



Verband der Gemeinden des Seebezirks

Regionaler Richtplan (RegRP) - Anpassung

A2 - Massnahmenblätter

Öffentliche Vernehmlassung mit Publikation im Amtsblatt Nr. vom _____

Vom Verband der Gemeinden des Seebezirks angenommen am _____

Die Sekretärin _____

Der Präsident _____

Durch die Raumplanungs,- Umwelt- und Baudirektion genehmigt am _____

Der Staatsrat, Direktor _____

Vernehmlassung, 15. Oktober 2021

ARCHAM ET PARTENAIRES SA

Aménagement du territoire et urbanisme

Route du Jura 43, 1700 Fribourg

Téléphone 026 347 10 90

info@archam.ch, www.archam.ch

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----------|
| 1 Einleitung | 5 |
| U1: Sinnvolle Lokalisierung des Siedlungsgebiets..... | 7 |
| U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von überörtlicher Bedeutung auf die Zentren konzentrieren | 9 |
| U3: Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern..... | 11 |
| U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften..... | 13 |
| U5: Verdichtetes Wohnen fördern..... | 15 |
| U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben | 17 |
| U7: Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern..... | 21 |
| U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten | 23 |
| U9: Gezielte Entwicklung der lokalen Arbeitszonen gestatten..... | 27 |
| U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen..... | 29 |
| U11: Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern | 31 |
| U12: Regionale Bedürfnisse im Bereich der nicht-touristischen Sport- und Freizeitanlagen abklären | 35 |
| U13: Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sicherstellen | 37 |
| U14: Nachhaltige Bewirtschaftung der Seeufer des Schifflensees sicherstellen | 41 |
| M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen | 43 |
| M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen | 45 |
| M3: Optionen für Umfahrungs- und Sanierungsprojekte von regionaler Bedeutung offen halten..... | 47 |
| M4: Langsamverkehr fördern..... | 49 |
| M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren..... | 51 |
| M6: Multimodalen und kombinierten Verkehr fördern | 53 |
| M7: Standortgunst als interkantonale Drehscheibe stärken..... | 55 |
| E1: Abwasserentsorgung im nördlichen Seebezirk langfristig sicherstellen | 57 |
| E2: Standorte für die Behandlung von Abfällen und das Recycling langfristig sicherstellen..... | 59 |
| E3: Regionales Potenzial für den Ersatz fossiler durch erneuerbare Energien ausloten..... | 61 |

1 Einleitung

Die gesamten Massnahmenblätter sind – soweit nicht ausdrücklich anders vermerkt – für die Behörden verbindlich.

Die Struktur der Massnahmenblätter ist auf die Bedürfnisse der Umsetzung zugeschnitten und beinhaltet jeweils folgende Informationen:

- Das *Ziel*, welches mit der Umsetzung der Massnahme erreicht werden soll
- Den *Koordinationsstand* nach Art. 5 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung)
- Die *Einstufung* der Massnahme hinsichtlich ihrer Bedeutung für die regionale Entwicklung
- Die beteiligten *Akteure*
- Die *Federführung* für die Umsetzungsarbeiten
- Die *Aufteilung* der Aufgaben unter den verschiedenen Akteuren
- Die erwarteten *Resultate*
- Den *Zeithorizont* für die Realisierung der Massnahme (allenfalls auch Daueraufgabe)
- Angaben zur *Finanzierung*
- Angaben zu möglichen *Abhängigkeiten*
- Die nächsten *Arbeitsschritte* zur Auslösung der Umsetzungsarbeiten
- *Grundlagendokumente*, auf welche die Umsetzungsarbeiten abstützen können
- Angaben zum *Controlling*, das den Ablauf der Umsetzungsarbeiten und die Erfolgskontrolle sicherstellen soll

| | | |
|--|---|-----------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U1 |
| Massnahmenblatt | | |
| Sinnvolle Lokalisierung des Siedlungsgebiets | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Über das Siedlungsgebiet überträgt der Kanton der Region die Zuständigkeit, ihre Siedlungsentwicklung zu orientieren und einzudämmen. Das Siedlungsgebiet entspricht dem Gebiet, das für die Wohnraumentwicklung, die Ausstattung und die Arbeitstätigkeiten in Abstimmung mit den Mobilitätsnetzen und dem Umweltschutz bestimmt ist. Es umfasst alle Bauzonen und Sektoren, in denen neue Bauzonen untersucht werden können. Die Region kann Änderungen der vom Kanton festgelegten Siedlungsgebietsgrenzen im Rahmen des Regionalen Richtplans vorschlagen. In enger Abstimmung mit den Gemeinden werden mehrere Abgrenzungsanpassungen vorgenommen, um den vorrangigen Bedürfnissen der kommunalen und regionalen Entwicklung gerecht zu werden. Der Saldo des nicht zugewiesenen Siedlungsgebiets wird von der Region bewirtschaftet und bietet ihr Handlungsspielraum für die Verwirklichung wichtiger Projekte, die sich ergeben könnten. Dieser Saldo wird im Einklang mit der regionalen Siedlungsstrategie und den Kriterien des Kantonalen Richtplans aufgeteilt. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen • Gemeinden | Federführung • Region • Gemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Bei punktuellen Änderungen ihrer Ortsplanung stellen die Gemeinden für alle Bauzoneneinzonungen ausserhalb des Siedlungsgebiets einen Antrag an die Region. Sie integrieren die betreffenden Flächen in ihren Gemeinderichtplan und dokumentieren in einem Kapitel des Erläuterungsberichts die Koordinierung mit der Region und die Einhaltung der Kriterien dieses Massnahmenblattes. Im Rahmen der Möglichkeit bieten sie auch Kompensationen an. Sie melden der Region zudem die Flächen, die im Falle von Auszonungen als Erweiterung im Gemeinderichtplan nicht beibehalten werden oder auf die sie verzichten, die dem regionalen Saldo des Siedlungsgebiets zu integrieren sind (Gesamtbilanz im Falle einer Umfahrung). • Bei der nächsten Revision ihrer Ortsplanung prüfen und melden die Gemeinden der Region in einem Fragebogen, welche Möglichkeiten es gibt, den regionalen Saldo durch Abtreten des Siedlungsgebiets, das ihrem Bedarf nicht entspricht, zu versorgen. Zu diesem Zweck werden insbesondere folgende Sektoren identifiziert: <ul style="list-style-type: none"> - Grundstücke in Bauzonen, die der Siedlungsentwicklung nicht förderlich sind (unzureichende Grundstückskonfiguration, Konflikt mit anderen räumlichen Interessen, Baulandhortung usw.). - Erweiterungen des Siedlungsgebiets, die aufgrund der Kriterien des Kantonalen Richtplans nicht verwertbar sind (Erschliessung, Bauzonendimensionierung usw.). - Unerwünschte oder ungünstige Erweiterungen des Siedlungsgebiets (unzureichende Bodenbeschaffung, Konflikt mit anderen räumlichen Interessen usw.). - Sie melden auch ihre Absichten in Bezug auf neue Bauzonen oder künftige Bauzonenerweiterungen, die eine Anpassung des Siedlungsgebiets erfordern. | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Grundlage der Meldungen und Anträge der Gemeinden hält die Region die regionale Bilanz des Siedlungsgebiets auf dem neuesten Stand. Sie ordnet neue Erweiterungsflächen für das Siedlungsgebiet vorrangig folgenden Projektvorhaben zu: <ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der regionalen Arbeitszonen - Ausstattung von regionaler Bedeutung - Wohnbau- und Mischbauentwicklung in den Zentren und Nebenpolaritäten. - Wohnbau- und Mischbauentwicklung ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten, die erhebliche Auswirkungen auf die Vitalität des Dorfes haben. | | |

| | | | |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Die neuen Erweiterungen müssen den Kriterien des Kantonalen Richtplans für die Lokalisierung des Siedlungsgebiets und die Bauzonendimensionierung entsprechen. Sie müssen auch den Grundsätzen der Massnahmenblätter des RegRP entsprechen, die auf eine hochwertige Siedlungsentwicklung hinwirken (z.B. Verdichtetes Wohnen fördern, Langsamverkehr fördern usw.). Die Region sorgt im Vergleich mit den geplanten Projekten für eine ausgewogene und proportionale Verteilung. Sie gewährleistet die Einhaltung der nach Siedlungspriorität zugeordneten Flächenquoten, in Übereinstimmung mit den Richtlinien des Kantons. Im Rahmen der Vorprüfung durch den Kanton bezieht die Region Stellung zu allen Planungsprojekten, die eine Anpassung des Siedlungsgebiets beinhalten. Im Rahmen der Revision der Ortsplanung richtet sich die Region mit einem Fragebogen an die Gemeinden, um die neuen Anpassungen des Siedlungsgebiets (neue Erweiterungen und Flächen für die Versorgung des regionalen Saldos Siedlungsgebiets) zu identifizieren. Im Rahmen der Anpassungen des RegRP zieht die Region Bilanz über die vorgenommenen Änderungen und aktualisiert die Vorschläge der Gemeinden, um eine aktuelle und objektive Bestandsaufnahme zu erhalten. Diese Grundstudie ermöglicht es gegebenenfalls, Massnahmen zu ergreifen, um den der Region zur Verfügung stehenden Saldo wieder aufzustocken und die regionale Siedlungsstrategie auf den neuesten Stand zu bringen. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Der Kanton genehmigt die vorliegenden Vorschläge der Region zur Anpassung des Siedlungsgebiets und setzt sie in Kraft. Im Rahmen seiner Vorprüfung prüft der Kanton bei der Region, ob eventuelle Siedlungsgebietsanpassungen mit der regionalen Strategie im Einklang stehen. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Eine kohärente, beherrschte und auf die vorrangigen Bedürfnisse zugeschnittene Siedlungsentwicklung. Fähigkeit, die Opportunitätseffekte für Projekte von regionaler Bedeutung zu nutzen, im Einklang mit der Strategie der kantonalen und des regionalen Richtplanung. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2022 | Genehmigung der Anpassungsvorschläge zum Siedlungsgebiet | RUBD | <input type="checkbox"/> |
| Revision der Ortsplanungen | Revision der Siedlungsgebietsabgrenzung (Fragebogen) | Gemeinde und AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Je nach Bedarf, bei Anpassungen des RegRP | Aktualisierung des regionalen Siedlungsgebietsbilanz und der Synthesekarte | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Approximative Kostenschätzung: | Bilanz und Aktualisierung bei Anpassungen | 10'000.- à 30'000.- CHF | (gemäss notwendiger Massnahmen, um den regionalen Saldo aufzustocken) |
| Kostenverteilung (hypothetische): | Region: | Auftrag (100%) | |
| | Gemeinde: | Vorbereitung und Mitteilung der Informationen | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren Massnahme U3: Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern Massnahme U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Kantonaler Richtplan, Themen T101 et T102 Anpassung des Regionalen Richtplans des Seebezirks 2021, Erläuterungsbericht | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der vom Regionalen Richtplan vorgegebenen Massnahmen wird nach Ablauf eines Zeitraums von 5 Jahren kontrolliert. Die Wirkungskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | |
|--|---|-----------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U2 |
| Massnahmenblatt | | |
| Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Eine der drei strategischen Leitlinien des regionalen Richtplans ist die Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die zentralen Orte. Die Region legt zu diesem Zweck neben dem vom kantonalen Richtplan vorgegebenen Regionalzentrum Murten (Gemeinden Murten, Merlach, Muntelier und Courgevau) vier weitere lokale Zentren fest, welche die von Staatsrat festgelegte Fusionsstrategie unterstützen und eine räumlich ausgewogene Verteilung der Entwicklungsschwerpunkte innerhalb des Seebezirks garantieren: <ul style="list-style-type: none"> • Kerzers • Sugiez • Courtepin • Gurmels Die fünf Zentren haben die Aufgabe, in ihrer Teilregion die zentralen Infrastrukturen und Dienstleistungen für die umliegenden Gemeinden anzubieten. Um die dafür erforderliche kritische Grösse zu gewährleisten, ergreift die Region folgende Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Die regionale Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung wird schwerpunktmässig auf die fünf Zentren ausgerichtet. • Infrastrukturanlagen von überörtlicher Bedeutung (z.B. Schulen, Ausbildungszentren, Sportanlagen, etc.) werden grundsätzlich in einem der fünf Zentren realisiert. • Die Siedlungsentwicklung in den Zentren muss durch eine entsprechende verkehrliche Entwicklung unterstützt werden. Diese Aufgabe hat gegenüber anderen infrastrukturellen Projekten in der Region Priorität. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton • Region • Zentrumsgemeinden Courgevau, Courtepin, Gurmels, Haut-Vully, Kerzers, Merlach, Muntelier, Mont -Vully, Murten • Übrige Gemeinden | Federführung <ul style="list-style-type: none"> • Zentrumsgemeinden • Übrige Gemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Gemäss den im Kantonalen Richtplan vorgesehenen Möglichkeiten stellen die Zentrumsgemeinden sicher, dass das zulässige Bauzonenkontingent vollständig ausgeschöpft sowie eine rationelle und qualitative Aufwertung ihres Siedlungsgebiets gewährleistet wird, insbesondere durch eine qualitativ hochwertige Verdichtung. • Die übrigen Gemeinden richten im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen die Dimensionierung der Bauzone auf ihre zukünftige Rolle in der regionalen Siedlungsentwicklung (Massnahmenblätter U3 und U4) aus. • Die Zentrumsgemeinden unterstützen die Ansiedlung von Dienstleistungen und Infrastrukturen mit überörtlicher Bedeutung auf ihrem Gemeindegebiet. • Die Zentrumsgemeinden streben im Rahmen ihrer Ortsentwicklung ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung an. • Die Zentrumsgemeinden dokumentieren die Umsetzung dieser Aufgaben mit einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht für sämtliche Planungen, welche für die Umsetzung dieses Massnahmenblatts relevant sind. | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Die Region berücksichtigt im Rahmen ihrer Tätigkeiten die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Zentren. • Die Region nimmt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung grundsätzlich Stellung zu sämtlichen raumrelevanten Planungsvorhaben in den Zentrumsgemeinden. | | |

| | | | |
|--|---|------------------------|-------------------------------------|
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Seebezirk auf die Zentren. • Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahmen im Rahmen der Vorprüfung von raumwirksamen Planungsvorhaben aus den Zentrumsgemeinden. • Der Kanton achtet darauf, dass die Ansiedlung seiner eigenen Infrastrukturen und Dienstleistungen im Seebezirk in einem der fünf Zentren erfolgt. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| Ein starkes Regionalzentrum und starke lokale Zentren, die ihre Teilregion mit den zentralen Dienstleistungen des täglichen Lebens versorgen und unter sich ein funktionierendes, ausgewogenes polyzentrisches Netzwerk ergeben. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Bei der 1. Planung | Verdichtungsanalyse, um das Potenzial der Entre aufzuwerten | Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Planung der Arbeitszonen, damit sie den Zielen des Massnahmenblatts entsprechen | Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Stellungnahme zur Raumplanung der Zentrumsgemeinden | AGr – See | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an. | | |
| Kostenteiler (Annahme): | - | | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U3: Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern • Massnahme U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften • Massnahme U5: Verdichtetes Wohnen fördern • Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben • Massnahme U7: Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten • Massnahme U9: Gezielte Entwicklung der lokalen Arbeitszonen gestatten. • Massnahme U12: Regionale Bedürfnisse im Bereich der nicht-touristischen Sport- und Freizeitanlagen abklären • Massnahme U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T101, T102 und T103 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Gesamtverkehrskonzept C 2; Teil B (Erläuterungsbericht) • Gemeindeverband des Seebezirks, Fragebogen über die Bauzonenerweiterungen 2020. | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Zentrumsgemeinden rapportieren auf diesen Zeitpunkt hin nach den Vorgaben der Region schriftlich ihre Erfolge und Schwierigkeiten in ihrer Entwicklung als Zentrumsgemeinde. | | | |

| | | |
|--|---|--|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U3 |
| Massnahmenblatt | | |
| Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Neben dem Regionalzentrum und den vier lokalen Zentren gibt es im Seebezirk mehrere Dörfer, welche über einen Bahnanschluss und damit über eine leistungsfähige öffentliche Verkehrsanbindung verfügen (Fräschels, Galmiz, Cressier, Pensier). Diese Standorte eignen sich grundsätzlich für eine akzentuierte Wohnbau- und Mischbauentwicklung in Bahnhofnähe. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen • Kanton • Region • Gemeinden Fräschels, Galmiz, Cressier und Courtepin | Federführung Standortgemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Im Rahmen der Revision ihrer Ortsplanung prüfen die betreffenden Gemeinden die Möglichkeiten der Verdichtungs- und Siedlungsentwicklung in der Umgebung der Bahnhöfe anhand der Verfügbarkeit des Siedlungsgebiets und der Bedingungen des Kantonalen Richtplans. Sie sorgen dafür, dass dieses Potenzial nicht unüberlegt durch andere Bauarbeiten zunichte gemacht wird (z. B. Verkabelungen, Straßenbau usw.). | | |
| Aufgabe(n) der Region • Die Region steht den betroffenen Gemeinden bei Bedarf beratend zur Seite. • Die Region nimmt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung grundsätzlich Stellung zu sämtlichen Planungsvorhaben der betroffenen Gemeinden, die mit der Umsetzung der Massnahme in einem direkten Zusammenhang stehen. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons • Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Entwicklung des Wohnraums in bahnerschlossenen Nebenpolaritäten. • Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Vorprüfung. | | |
| Erwartetes Produkt Verstärkte Siedlungsentwicklung an bahnerschlossenen Standorten; Beitrag zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ohne aufwändige Investitionen; Beitrag zur Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. | | |
| Realisierungshorizont | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche <input checked="" type="checkbox"/> |
| Bei der 1. Planung | Verdichtungsanalyse, um das Potenzial der Nebenpolaritäten aufzuwerten | Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Planung der Arbeitszonen, so dass sie den Zielen des Massnahmenblatts entsprechen | Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Stellungnahme zu den Planungen der Gemeinden mit Nebenpolaritäten | AGr – Raumplanung <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | |
| Grobkostenschätzung: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an. | |
| Kostenteiler (Annahme): | - | |
| Bemerkungen: | - | |

Abhängigkeiten

- Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren
- Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen
- Massnahme M4: Langsamverkehr fördern

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T101, T102 und T103
- Kantonaler Verkehrsplan (2014)
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3 Teil B (Erläuterungsbericht).
- Gemeindeverband des Seebezirks; Fragebogen über die Bauzonenerweiterungen 2020.

Controlling

Erfolgt im Rahmen der Vorprüfung von Planungsvorhaben der betroffenen Gemeinden.

| | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U4 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung Die Dörfer ausserhalb der Zentren und der Nebenpolaritäten ohne Bahnanschluss müssen über die Mittel verfügen, um ihre Bevölkerung, ihre Arbeitsplätze und ihre Dienstleistungen zu erneuern, ohne jedoch eine substantielle Zunahme der Bevölkerung zu fördern. | | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen • Kanton • Region • Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten | | Federführung • Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden • Die Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten konzipieren ihre Ortsplanung so, dass die Bevölkerungszahl erhalten bleibt. Um dies zu erreichen, sollen im Rahmen der Kriterien des kantonalen Richt- und Verkehrsplans auch in Zukunft in begrenztem Umfang Neueinzonungen im Siedlungsgebiet möglich sein, soweit die Kriterien des Kantonalen Richtplans und des kantonalen Verkehrsplans erfüllt sind. • Die Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und der Nebenpolaritäten sorgen dafür, dass sich das traditionelle, lokale Gewerbe und Handwerk erhalten kann. Sie sind dazu angehalten, im Rahmen ihrer Ortsplanung die entsprechend günstigen Rahmenbedingungen zu schaffen. | | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region steht den betroffenen Gemeinden bei Bedarf beratend zur Seite. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Vorprüfung. | | | |
| Erwartetes Produkt Erhalten der Funktionstüchtigkeit und der Lebensqualität in Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Bei der 1. Planung | Verdichtungsanalyse, um das Potenzial der bestehenden Überbauungen aufzuwerten | Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Planung der Bauzonen, so dass sie den Zielen des Massnahmenblattes entsprechen | Gemeinden mit Dörfern ausserhalb der Zentren und Nebenpolaritäten | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an. | | |
| Kostenteiler (Annahme): | - | | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern | | | |

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T101, T102 und T103
- Kantonaler Verkehrsplan (2014)
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Teil B (Erläuterungsbericht)
- Gemeindeverband des Seebezirks, Fragebogen über die Bauzonenerweiterungen 2020

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen des regionalen Richtplans wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle der Ergebnisse erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.

| | | |
|---|--|---|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U5 |
| Massnahmenblatt | | |
| Verdichtetes Wohnen fördern | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Mit der Revision des Raumplanungsgesetzes werden in Zukunft Themen wie die Eindämmung der Zersiedelung, der Schutz der Fruchtfolgeflächen oder die Siedlungsentwicklung nach innen im Fokus der schweizerischen Raumplanung stehen. Demzufolge hat der Kanton seinen Richtplan angepasst. Die Region trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem sie besonders in den Zentrumsgemeinden das verdichtete Wohnen fördert. Dazu werden folgende Massnahmen ergriffen: | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bei Neueinzonungen oder Umzonungen erlaubt die Verdichtungsanalyse eine Verdichtungsstrategie nach innen zu entwickeln, die die Lebensqualität fördert. • Bei neuen Einzonungen oder Umzonungen werden die Planungsinstrumente (z. B. Detailbebauungspläne oder Wettbewerbe) eingesetzt, um sicherzustellen, dass die Grundstücke nach einer von der Parzellenstruktur unabhängigen funktionalen Logik gebaut werden können, indem Raum eingespart wird, eine angemessene Belegungsdichte vorhanden ist und gleichzeitig die Wohn- und Lebensqualität gewährleistet wird. Ausnahmen von diesem Grundsatz müssen nachvollziehbar begründet werden. • Die Gemeinden sorgen dafür, dass nicht zum Nachteil der Grünflächen verdichtet wird, um die Natur in der Stadt zu fördern, Hitzeinseln zu bekämpfen und die Versiegelung des Bodens zu reduzieren. • Bei Neueinzonungen muss die gewählte Siedlungs- und Wohntypologie einen Beitrag zum verdichteten Wohnen leisten und zur Vielfalt des kommunalen Wohnungsangebots beitragen. • Einzonungen erfolgen grundsätzlich nur noch unter der Voraussetzung, dass sich der Grundeigentümer verpflichtet, sein Grundstück innerhalb der nächsten 12 Jahre zu überbauen und die Mehrwertabgabe zu entrichten. Die Einzelheiten (z.B. Frist für die Überbauung, Kaufoption für die Gemeinde, Höhe und Fälligkeit der Abgabe) werden in einer Vereinbarung geregelt. • Für peripher gelegene und nicht erschlossene Grundstücke wird eine Auszonung geprüft. • Es wird ebenfalls geprüft, ob und in welcher Art und Weise bestehende ältere Industrie- und Wohnquartiere mit hohem Investitionsbedarf umstrukturiert und verdichtet werden können. | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | | <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton • Region • Zentrumsgemeinden • Grundeigentümer | | Zentrumsgemeinden |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | |
| Die Zentrumsgemeinden sorgen im Rahmen ihrer Ortsplanung für die Umsetzung der oben erwähnten Massnahmen. Sie dokumentieren die Umsetzung mit einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht. | | |
| Aufgabe(n) der Region | | |
| Die Region nimmt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung von Gesamt- oder Teilrevisionen der Ortsplanung von Zentrumsgemeinden Stellung zur Umsetzung der oben erwähnten Massnahmen. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | |
| Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Vorprüfung. | | |

| | | | |
|---|--|-----------------------|-------------------------------------|
| Erwartetes Produkt | | | |
| Die Planungsdossiers tragen den regionalen Siedlungsverdichtungszielen Rechnung. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Actions | Responsables | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Planung der Bauzonen, so dass sie den Zielen des Massnahmenblattes entsprechen | Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Stellungnahme zu den Gesamt- oder Teilrevisionen der Ortsplanung der Zentrumsgemeinden | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an. | | |
| Kostenteiler (Annahme): | - | | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren. • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T101, T102 und T103 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Teil B (Erläuterungsbericht) • Gemeindeverband des Seebezirks; Fragebogen über die Bauzonenerweiterungen 2020. | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | |
|---|---|-----------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U6 |
| Massnahmenblatt | | |
| Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Der strategische Sektor Löwenberg ist einer der neun strategischen Standorte des Kantons Freiburg und gehört dank seiner hervorragenden Verkehrserschliessung sowie seinem grossen Entwicklungspotenzial zu den 20 Top-Standorten der Hauptstadtregion Schweiz für die Ansiedlung wertschöpfungsstarker Industrie- und Gewerbebetriebe. Ziel ist es, diesen Standort etappenweise zu entwickeln, damit er langfristig 3000 Arbeitsplätze in einem kohärenten, nachhaltigen und attraktiven Pol aufnehmen kann. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Bundesamt für Strassen • Kanton (insbesondere Bau- und Raumplanungsamt und Wirtschaftsförderung, Kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik) • Nachbarregion seeland.biel/bienne • Region • Regionalverband See (Standortpromotion) • Gemeinden Murten und Muntelier • Grundeigentümer | Federführung Gemeinden Murten und Muntelier | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Die beiden betroffenen Gemeinden legen in Zusammenarbeit mit der Region das städtebauliche Konzept des Sektors und die Entwicklungsphasen entsprechend der in der Regionalstrategie vorgesehenen Dimensionierung fest, um anschliessend ein Planungsverfahren pro Gemeinde zu ermöglichen. Sie steuern gemeinsam die Etappen (Testplanungen, Studienauftrag usw.), die als Grundlage für Änderungen ihrer Ortsplanung dienen. Sie berücksichtigen die Ergebnisse der Machbarkeits- und die Vertiefungsstudien. Sie sind auch für die Umsetzung verantwortlich, die für die Grundstückseigentümer verbindlich sind. • Die beiden betroffenen Gemeinden sorgen im Rahmen ihrer zukünftigen raumwirksamen Tätigkeiten dafür, dass keine Konflikte mit den Entwicklungszielen des strategischen Sektor Löwenberg entstehen. • Im Falle eines nachweisbaren Bedarfs und vorbehaltlich der Einhaltung der Dimensionierungskriterien des Kantonalen Richtplans plant die betreffende Gemeinde die Erweiterung des strategischen Sektors innerhalb der Grenzen des Erweiterung- und Siedlungsgebiets. Sie zeigt die Einhaltung der in den interkommunalen Studien vorgesehenen Etappen und die Kohärenz des Projekts mit dem Gesamtbild des Standorts. • Bei der Erfüllung ihrer Planungsaufgaben arbeiten die beiden betroffenen Gemeinden eng mit der Region zusammen. • Bei Unternehmensansiedlungen arbeiten die beiden betroffenen Gemeinden eng mit dem Regionalverband des Seebezirks und der kantonalen Wirtschaftsförderung zusammen. | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Die Region verfolgt in Zusammenarbeit mit den beiden betroffenen Gemeinden die planerische Weiterentwicklung des strategischen Sektors Löwenberg. Sie organisiert und steuert die weiteren Aktivitäten. Dazu gehören insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz und Leitung einer geeigneten Projektorganisation unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer. - Erstellung eines differenzierten Arbeitsprogramms (kurz-, mittel- und langfristig). - Ausführung der erforderlichen Vertiefungsstudien, gestützt auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie 2013. - Erstellung eines städtebaulichen Konzepts, das die allgemeine Strategie für die Entwicklung des gesamten strategischen Sektors aufzeigt. | | |

| <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Vorprüfung des Kantons sorgt die Region für die optimale Nutzung der 5,4 ha Erweiterung des strategischen Sektors, indem sie zur Anpassung der Ortsplanungen und der Detailbebauungspläne im Zusammenhang mit der Umsetzung der Massnahme Stellung nimmt. • Bei der Erfüllung ihrer Aufgabe arbeitet die Region eng mit dem Bau- und Raumplanungsamt und der kantonalen Wirtschaftsförderung zusammen. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------|------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|------|------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------------|---|----------------------|--------------------------|
| <p>Aufgabe(n) des Kantons</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton unterstützt die weitere Entwicklung am Standort Löwenberg, indem er die Region nach Massgabe seiner Möglichkeiten finanziell, personell und konzeptuell unterstützt sowie mit einer aktiven Bodenpolitik mithilft, die Areale im strategischen Sektor Löwenberg möglichst rasch verfügbar zu machen. Die kantonalen Ämter sind wichtige Partner, insbesondere für Aspekte im Zusammenhang mit den Strassen, der Umwelt, dem Wasser oder der Fruchtfolgeflächen. • Bei der Erfüllung ihrer Aufgabe arbeiten die kantonalen Amts- und Fachstellen eng mit der Region und den betroffenen Gemeinden zusammen. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Erwartetes Produkt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertiefungsstudien, welche aufzeigen, wie bestehende bauliche Einschränkungen behoben werden können. • Ein städtebauliches Konzept (erstellt aufgrund von Testplanungen, des Studienauftrags usw.), das aufzeigt, wie das bestehende Entwicklungspotenzial optimal in Wert gesetzt werden kann (Art und Mass der Nutzung, Etappierung, anzustrebende städtebauliche, architektonische und umgebungsgestalterische Qualität). • Planerische Vertiefung und Konkretisierung erster Teilareale bis auf Stufe Bebauungskonzept (als Grundlage für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung in den kommunalen Nutzungszonenplänen). • Inwertsetzung der Reserven und Erweiterung des strategischen Sektors für die Entwicklung von Unternehmen mit hoher Wertschöpfung. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Realisierungshorizont</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Fristen</i></th> <th><i>Aktionen</i></th> <th><i>Verantwortliche</i></th> <th><input checked="" type="checkbox"/></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015-2016</td> <td>Realisierung der Vertiefungsstudie</td> <td>AGr See – Löwenberg</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>Erstellung der Partnerschaft</td> <td>Gemeinden, Kanton, Region</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>Realisierung des Siedlungskonzepts</td> <td>Gemeinden Murten und Muntelier</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Aufgrund des Bedarfs</td> <td>Anpassung der Ortsplanungen</td> <td>Gemeinden Murten und Muntelier</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Aufgrund des Bedarfs</td> <td>Ein-/Umzonung der Arbeitszonenerweiterung</td> <td>Betroffene Gemeinden</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> | <i>Fristen</i> | <i>Aktionen</i> | <i>Verantwortliche</i> | <input checked="" type="checkbox"/> | 2015-2016 | Realisierung der Vertiefungsstudie | AGr See – Löwenberg | <input checked="" type="checkbox"/> | 2022 | Erstellung der Partnerschaft | Gemeinden, Kanton, Region | <input type="checkbox"/> | 2022 | Realisierung des Siedlungskonzepts | Gemeinden Murten und Muntelier | <input type="checkbox"/> | Aufgrund des Bedarfs | Anpassung der Ortsplanungen | Gemeinden Murten und Muntelier | <input type="checkbox"/> | Aufgrund des Bedarfs | Ein-/Umzonung der Arbeitszonenerweiterung | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| <i>Fristen</i> | <i>Aktionen</i> | <i>Verantwortliche</i> | <input checked="" type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015-2016 | Realisierung der Vertiefungsstudie | AGr See – Löwenberg | <input checked="" type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | Erstellung der Partnerschaft | Gemeinden, Kanton, Region | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | Realisierung des Siedlungskonzepts | Gemeinden Murten und Muntelier | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aufgrund des Bedarfs | Anpassung der Ortsplanungen | Gemeinden Murten und Muntelier | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Aufgrund des Bedarfs | Ein-/Umzonung der Arbeitszonenerweiterung | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Finanzierung</p> <p>Grobkostenschätzung: Konzept; Testplanungen /Studienauftrag CHF 250'000</p> <p>Kostenteiler (Annahme): Noch festzulegen</p> <p>Bemerkungen: Die Teilnahme des Kantons ist mit seiner Projektbeteiligung verbunden (Partner, Grundstückeigentümer usw.).</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U1: Sinnvolle Lokalisierung des Siedlungsgebiets • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren • Massnahme U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern • Massnahme E1: Abwasserentsorgung im nördlichen Seebezirk langfristig sicherstellen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T104, T105 und Projektblatt P0106
- Machbarkeitsstudie für den strategischen Sektor Löwenberg. Archam et Partenaires SA, 20. August 2013
- Kantonaler Sachplan "Strategische Sektoren und Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung" (2014)
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Gesamtverkehrskonzept C 2; Teil B (Erläuterungsbericht)
- Ortsplanungen der Gemeinden Murten und Muntelier
- Strategischer Sektor Löwenberg – Klären der wichtigsten Sachzwänge, Vorstudien, Archam et Partenaires SA 2016
- Anpassung des Regionalen Richtplans des Seebezirks 2021, Erläuterungsbericht

Controlling

Die konzeptuelle Weiterentwicklung und Konkretisierung des strategischen Sektors Löwenberg wird die Region und die Gemeinden in den nächsten 10 Jahren permanent beschäftigen. Unter diesen Voraussetzungen erübrigt sich eine spezifische Erfolgskontrolle.

| | | | |
|--|--|---|-------------------------------------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U7 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung Zusätzlich zum strategischen Sektor Löwenberg wird im Kantonalen Richtplan in der Gemeinde Kerzers eine kantonale Arbeitszone festgelegt. Ungefähr 11 Hektaren Arbeitszone stehen unter optimalen Bedingungen zur Verfügung, da die Gemeinde Eigentümerin des Grundstücks ist. So hat die Region in den nächsten Jahren nur einen geringen Handlungsbedarf. Das regionale Entwicklungsziel besteht darin, die eingezonten Areale in den nächsten 10 bis 15 Jahren zweckmässig zu überbauen und damit Arbeitsplätze zu schaffen. | | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Bau- und Raumplanungsamt und Wirtschaftsförderung) • Region • Regionalverband See (Standortpromotion) • Gemeinde Kerzers • Grundeigentümer | | Federführung Gemeinde Kerzers | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde Kerzers stellt im Rahmen ihrer Ortsplanung die Verfügbarkeit der überbaubaren Reserven in der kantonalen Arbeitszone sicher, indem sie eine aktive Bodenpolitik betreibt. Sie ist auch bestrebt, eine konsequente Bautwicklung zu erhalten. Die Gemeinde dokumentiert ihre diesbezüglichen Anstrengungen mit einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht. • Bei Unternehmensansiedlungen arbeitet die Gemeinde Kerzers eng mit dem Regionalverband See und der kantonalen Wirtschaftsförderung zusammen. | | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Die Region unterstützt die Gemeinde Kerzers bei der Aufwertung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung. Sie unterstützt insbesondere die Bestrebungen für eine aktive Bodenpolitik. • Die Region nimmt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung und für die Umsetzung der Massnahme Stellung zur Total- oder zu den Teilrevisionen von Ortsplanung bzw. zu entsprechenden Detailbebauungsplanungen der Gemeinde Kerzers. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons <ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton unterstützt die Aufwertung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung im Rahmen seiner Möglichkeiten. • Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Vorprüfung der von der Gemeinde Kerzers erstellen relevante Planungen. | | | |
| Erwartetes Produkt <ul style="list-style-type: none"> • Verfügbarer und attraktiver Boden in der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung. • Die Aufwertung der Reserven in der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung in den nächsten 10 bis 15 Jahren. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Im Gange | Detailplanung und Ausstattung der Reservesektoren der kantonalen Arbeitszone | Gemeinde Kerzers | <input type="checkbox"/> |

| |
|--|
| <p>Finanzierung</p> <p>Grobkostenschätzung: Detailplanung</p> <p>Kostenteiler (Annahme): Gemeinde Kerzers</p> <p>Bemerkungen: -</p> |
| <p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren • Massnahme U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern |
| <p>Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Sachplan "strategische Sektoren und Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung" (2014) • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T104 und T105 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Gesamtverkehrskonzept C 2, Teil B (Erläuterungsbericht) • Anpassung des Regionalen Richtplans See 2021, Erläuterungsbericht • Ortsplanungen der betroffenen Standortgemeinden |
| <p>Controlling</p> <p>Die Umsetzung der Massnahmen des Regionalen Richtplans wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U8 |
| Massnahmenblatt | | |
| Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten | | |
| Stand | | |
| 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung | | |
| <p>Um auf einem ausgewogenen Verhältnis zwischen der wohnhaften Bevölkerung und den Arbeitsplätzen aufzubauen, müssen günstige Bedingungen vorausgesetzt werden, um neue Arbeitsplätze in Zentren und Polaritäten mit guter Erschliessung zu schaffen. Mit der Schaffung der Arbeitszonen von regionaler Bedeutung auf dem Gebiet der Gemeinden Mont-Vully, Courtepin, Gurmels, Cressier und Murten stärkt die Region die gesamte Regionalentwicklungssachse Nord-Süd.</p> <p>Die Planung und Realisierung der Arbeitszonen von regionaler Bedeutung sind langfristig angelegt. Für die nächste Periode des Regionalen Richtplans geht es in erster Linie darum, die ersten konzeptionellen Visionen für die künftige Entwicklung des Standorts zu entwickeln. Mit diesem Vorgehen behalten sich die Region und die Gemeinden den Handlungsspielraum für die Zukunft vor. Die Einzonung ist noch nicht aktuell, wird jedoch zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund des Bedarfs und der Entwicklung der Reserven erfolgen.</p> <p>Die Arbeitszonen von regionaler Bedeutung sind in erster Linie für die konzentrierte Ansiedlung von kleineren und mittleren Industrie- und Gewerbebetrieben mit lokaler oder regionaler Ausstrahlung gedacht. Dabei kann es sich sowohl um Neuzuzüger handeln als auch um Unternehmen, welche bereits einen Standort in der Region haben und umsiedeln oder vergrössern wollen.</p> <p>Die Arbeitszonen von regionaler Bedeutung sollen die Arbeitszone von kantonaler Bedeutung nicht konkurrenzieren, sondern sinnvoll ergänzen. Ihre Umsetzung kann deshalb ohne Zeitdruck, sorgfältig und in Abstimmung mit der gesamtheregionalen Entwicklung erfolgen.</p> | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | | <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Region • Regionalverband See (Standortpromotion) • Gemeinden Mont-Vully, Courtepin, Gurmels, Cressier und Murten • Grundeigentümer | | <ul style="list-style-type: none"> • Region • Gemeinden Mont-Vully, Courtepin Gurmels, Cressier et Murten |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die betroffenen Gemeinden erarbeiten in enger Zusammenarbeit mit der Region je ein Entwicklungskonzept für die betroffenen Arbeitszonen von regionaler Bedeutung und ihrer Erweiterungen, welches einen Überblick über die wesentlichen raumplanerischen Rahmenbedingungen (z.B. Art und Mass der Nutzung, Verkehrserschliessung, architektonische Gestaltung, landschaftliche Integration, Umwelt, Etappierung, Grundeigentum, Fruchtfolgeflächen) schafft und als Grundlage für die weitere planerische Vertiefung (Richtplanung, Nutzungsplanung) dienen kann. • Die betroffenen Gemeinden planen keine Massnahme, die eine mögliche Arbeitszonenerweiterung in den auf der Synthesekarte genannten Sektoren gefährdet. • Die betroffenen Gemeinden integrieren die Ergebnisse aus dem Entwicklungskonzept in geeigneter Form in ihre Ortsplanungen. • Bei allen Erweiterungsvorhaben einer regionalen Arbeitszone wenden sich die betreffenden Gemeinden vorher an die Region. Sie dokumentieren in einem Kapitel ihres Erläuterungsberichts die Koordination mit der Region und das Einhalten der regionalen Kriterien. | | |

| | | | |
|---|---|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Aufgabe(n) der Region | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Region sorgt dafür, dass die Konzepte mit der regionalen Strategie in Einklang stehen, insbesondere zur Maximierung der Schaffung von Arbeitsplätzen, zur Integration der Landschaften und der Umwelt und zur nachhaltigen Steuerung der Mobilität. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung nimmt sie Stellung zur Anpassung der lokalen Ortsplanungen und zu den Detailbebauungsplänen, die mit der Umsetzung der Massnahme im Zusammenhang stehen. Auf Antrag der betroffenen Gemeinden teilt die Region den regionalen Arbeitszonen Erweiterungsflächen unter folgenden Bedingungen zu: <ul style="list-style-type: none"> das Entwicklungskonzept für die regionale Arbeitszone ist im Gange und wird in die Ortsplanung integriert oder realisiert und integriert; der Erweiterungsbedarf ist erwiesen (z. B. unzureichende oder unangemessene Reserven, konkrete Pläne zur Erweiterung eines Unternehmens oder zur Ansiedlung eines neuen Unternehmens), sofern die Dimensionierungskriterien des Kantonalen Richtplans erfüllt sind; die Erweiterung liegt im Siedlungsgebiet und ihr Standort entspricht der Synthesekarte des Regionalen Richtplans; die Erweiterung verfügt über eine Erschliessung Niveau D oder wird durch eine attraktive und sichere Langsamverkehrsverbindung zu einer Haltestelle mit angemessener Erschliessung verbunden; die Verfügbarkeit der freien Grundstücke gewährleistet ist. Die Region sorgt für eine ausgewogene Verteilung der Erweiterungsflächen und die Einhaltung der flächengebundenen Quote für regionale Arbeitszonen. Zu diesem Zweck richtet sie im Rahmen eines Erweiterungsgesuchs einen Fragebogen an die Gemeinden, die über eine regionale Arbeitszone verfügen, um eine Umfrage und Priorisierung der Erweiterungsprojekte zu erstellen. Im Rahmen der Anpassungen des RegRP zieht die Region Bilanz über die vorgenommenen Änderungen und aktualisiert die Vorschläge der Gemeinden, um eine aktuelle und objektive Bestandsaufnahme zu erhalten. Diese Grundstudie ermöglicht es gegebenenfalls, Massnahmen zu ergreifen, um die regionale Strategie der Arbeitszonen auf dem neuesten Stand zu halten. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Der Kanton unterstützt die Realisierung der regionalen Arbeitszonen im Rahmen seiner Möglichkeiten. Der Kanton überprüft die Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Vorprüfung relevanter Planungen, die betroffenen Gemeinden erstellt haben. Er prüft bei der Region, ob die eventuellen Erweiterungen der regionalen Arbeitszonen mit der regionalen Strategie übereinstimmen. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Politisch verfestigte Entwicklungskonzepte für die einzelnen Standorte als Grundlage für die weitere konzeptionelle Vertiefung. Erweiterungen regionaler Arbeitszonen, die auf die Bedürfnisse von Industrie- und Handwerksbetrieben zugeschnitten und optimal mobilisiert werden. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Actions | Responsables | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Erarbeiten der Entwicklungskonzepte und Einzonung der Arbeitszonenerweiterungen | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Revision Ortsplanungen | Behandlung der Erweiterungsgesuche der regionalen Arbeitszonen (Fragebogen) | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs bei Anpassung der RegRP | Aktualisierung der regionalen Arbeitszonenstrategie und der Synthesekarte | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Erarbeitung Entwicklungskonzepte: | je CHF 50'000 | |
| | Integration der Entwicklungskonzepte in den Ortsplanungen: | keine spezifischen Kosten | |
| | Behandlung Erweiterungsgesuche (Fragebogen): | Laufende Rechnung | |
| Kostenteiler (Annahme): | Entwicklungskonzepte Fragebogen | betroffene Gemeinden 100% Region 100% | |
| Bemerkungen: | - | | |

Abhängigkeiten

- Massnahme U1: Sinnvolle Lokalisierung des Siedlungsgebiets
- Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren
- Massnahme U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen
- Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen
- Massnahme M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen
- Massnahme M3: Optionen für Umfahrungs- und Sanierungsprojekte von regionaler Bedeutung offenhalten
- Massnahme M4: Langsamverkehr fördern

Grundlagen

- Kantonaler Sachplan "strategische Sektoren und Arbeitszonen von kantonalen Bedeutung" (2014)
- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T104 und T105
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.2, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.6, D 4.7; Gesamtverkehrskonzept C 2; Klärung von Unverträglichkeiten zwischen Gasleitung und Arbeitszonen von regionaler oder kantonalen Bedeutung unter Berücksichtigung der Störfallverordnung C 4; Studie zur räumlichen Festlegung neuer regionaler Arbeitszonen C 5; Teil B (Erläuterungsbericht)
- Ortsplanungen der Standortgemeinden Mont-Vully, Courtepin, Gurmels, Cressier und Murten
- Anpassung des Regionalen Richtplans des Seebezirks 2021, Erläuterungsbericht.

Controlling

Die Umsetzung der im Regionalen Richtplan festgelegten Massnahmen wird nach Ablauf eines Zeitraums von 5 Jahren kontrolliert. Die Ergebniskontrolle wird im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz durchgeführt.

| | | |
|---|---|-----------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U9 |
| Massnahmenblatt | | |
| Gezielte Entwicklung der lokalen Arbeitszonen gestatten | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Die lokalen Arbeitszonen ermöglichen es, das bestehende lokale Wirtschaftsgefüge zu erhalten und zu stärken, das für die Vitalität der kleinen Ortschaften unerlässlich ist. Sie beherbergen Handwerks- und Industriebetriebe mit regionaler und lokaler Ausstrahlung und fallen in die Zuständigkeit der Gemeinden. Im Einklang mit der regionalen Strategie werden diese Arbeitszonen in Zukunft nicht weiter ausgeweitet. Die gewählte Option besteht darin, das Entwicklungspotenzial innerhalb des strategischen Sektors, der kantonalen Arbeitszone und der regionalen Arbeitszonen zu maximieren, in denen die Konfiguration, die Lage und die Erschliessung der Grundstücke den regionalen Wirtschaftsbedürfnissen am besten gerecht wird. Die Fläche der Arbeitszonen kann jedoch gezielt angepasst werden, je nach dem konkreten und unmittelbaren Bedarf der bestehenden Unternehmen. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen • Kanton (insbesondere Raumplanungs- und Bauamt) • Région • Alle von lokalen Arbeitszonen betroffenen Gemeinden | Federführung • Region • Betroffene Gemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden • Die betroffenen Gemeinden sorgen dafür, dass ihre lokale Entwicklung optimale Bedingungen für die Aufrechterhaltung und Verstärkung der Aktivitäten in den lokalen Arbeitszonen bietet. Sie sind insbesondere bestrebt, die Entwicklung von Unternehmen zu fördern, die sich nur schwer in anderen Bauzonen niederlassen können, sowie eine rationelle Nutzung der verfügbaren Reserven zu gewährleisten und die räumliche Integration der Zone zu verbessern. • Bei Bedarf zonen die betroffenen Gemeinden die freien Flächen in Arbeitszonen um, die für eine wirtschaftliche Entwicklung ungeeignete sind (z. B. aufgrund der Topografie, der schlechten Erschliessung, der Unvereinbarkeit mit der Nachbarschaft), um das den lokalen Arbeitszonen zugewiesene Erweiterungspotenzial zu erschliessen. Sie informieren die Region darüber. • Bei allen Erweiterungsvorhaben für ihre lokalen Arbeitszonen wenden sich die betroffenen Gemeinden vorher an die Region. Sie dokumentieren diese Koordination in einem eigenem Kapitel ihres Erläuterungsberichts. | | |
| Aufgabe(n) der Region • Auf Antrag der betroffenen Gemeinden teilt die Region Flächen für die Erweiterung der lokalen Arbeitszonen unter folgenden Bedingungen zu: - der Antrag auf Erweiterung ist mit einem konkreten Erweiterungsprojekt eines Unternehmens verbunden; - das Planungsverfahren wird mit einem Antragsverfahren für ein Baubewilligungsgesuch abgestimmt; - der Erweiterungsbau ist innerhalb von 5 Jahren geplant; - die Erweiterungsfläche wird optimal genutzt, um ihren Einfluss zu begrenzen; - die Erweiterung liegt im Siedlungsgebiet. Im Falle einer geringfügigen Erweiterung ist diese Bedingung nicht erforderlich. Die Region sorgt für eine ausgewogene Aufteilung der Erweiterungsflächen und die Einhaltung der flächengebundenen Quote, die den lokalen Arbeitszonen gewährt wird. • Im Rahmen der Anpassungen des RegRP erstellt die Region eine Bilanz über die vorgenommenen Änderungen und aktualisiert die Vorschläge der Gemeinden, um eine aktuelle und objektive Bestandsaufnahme zu erhalten. Diese Basisstudie ermöglicht es gegebenenfalls, Massnahmen zu ergreifen, um die regionale Strategie der Arbeitszonen auf dem neuesten Stand zu halten. | | |

| | | | |
|--|---|------------------------|-------------------------------------|
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| Im Rahmen seiner Vorprüfung prüft der Kanton bei der Region, ob eventuelle Erweiterungen der lokalen Arbeitszonen mit der regionalen Strategie im Einklang stehen. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| Lokale Arbeitszone, die optimiert sind, und die den konkreten Bedarf der bestehenden Unternehmen decken. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Um-/Auszonung ungeeigneter Grundstücke | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Einzonung der Arbeitszonenerweiterungen | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Behandlung der Erweiterungsgesuche für lokale Arbeitszonen | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Revision der Ortsplanungen | Falls notwendig, Optimierung und gepflegte Entwicklung der lokalen Arbeitszonen | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Aktualisierung der regionalen Strategie der Arbeitszonen und der Synthesekarte | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Bei Anpassung RegRP | | | |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an. | | |
| Kostenteiler (Annahme): | - | | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U1: Sinnvolle Lokalisierung des Siedlungsgebiets • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren. • Massnahme U3: Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern • Massnahme U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften • Massnahme U10: Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T104 und T105 • Ortsplanungen der betroffenen Gemeinden • Anpassung des Regionalen Richtplans See 2021, Erläuterungsbericht | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der im Regionalen Richtplan festgelegten Massnahmen wird nach Ablauf eines Zeitraums von 5 Jahren kontrolliert. Die Ergebniskontrolle wird im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz durchgeführt. | | | |

| | | |
|--|---|------------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U10 |
| Massnahmenblatt | | |
| Regionale Bewirtschaftung der Arbeitszonen sicherstellen | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Die regionale Ebene wird für die strategische Entwicklung der Arbeitszonen gestärkt. Die Region ist aufgerufen, bei der Bewirtschaftung der Arbeitszonen des Bezirks proaktiv tätig zu sein. Sie muss daher ein Führungssystem einrichten, das es ihr ermöglicht, sowohl die ihr vom Kanton übertragenen Planungsaufgaben zu übernehmen als auch einen Überblick über den Stand der Arbeitszonen zu behalten, um die Strategie bedarfsgerecht anzupassen. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere das Bau- und Raumplanungsamt und die Kantonale Wirtschaftsförderung) • Region • Regionalverband See • Gemeinden mit Arbeitszonen | Federführung <ul style="list-style-type: none"> • Region • Betroffene Gemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Auf Initiative der Region aktualisieren die Gemeinden die kantonale Datenbank SyZACT. • Die Gemeinden arbeiten bei jeder Planungsmassnahme, die sich auf die Arbeitszonendimensionierung auswirkt, eng mit der Region zusammen. | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Die Region sorgt für eine ausgewogene und mit der regionalen Strategie konforme Aufteilung der Arbeitszonenflächen. Sie stellt insbesondere sicher, dass die im Regionalen Richtplan festgelegten Flächenquoten eingehalten werden. Zu diesem Zweck und auf Basis der Gemeindeplanungen aktualisiert sie regelmässig das Erweiterungspotenzial für die verschiedenen Arbeitszonen-Typen. Bei Erweiterungsbegehren für regionale Arbeitszonen richtet sie einen Fragebogen an alle Gemeinden mit einer regionalen Arbeitszone, um allfällige Erweiterungswünsche zu erheben und eine Priorisierung der Erweiterungsvorhaben vorzunehmen. • Um den Stand der Arbeitszonen zu überwachen und die kantonalen Anforderungen für die Dimensionierung einzuhalten, führt die Region die Aktualisierung der SyZACT-Datenbank gemäss den kantonalen Richtlinien durch. Sie erstellt eine Bilanz und eine Ergebnisanalyse. • Wenn die Entwicklung des Bedarfs dies erfordert, kann die Region je nach SyZACT-Bilanz und der Bilanz der Erweiterungsflächen die Aufteilung des Erweiterungspotenzials unter den verschiedenen Arbeitszonen-Typen anpassen, sofern die Übertragung in eine Zone mit grösserer Bedeutung erfolgt. Das Erweiterungspotenzial für lokale Arbeitszonen wird aus der Aus- oder Umzonung von lokalen Arbeitszonenreserven alimentiert (welche bei der Aktualisierung der Datenbank SyZACT gemeldet wurden). • Der Regionalverband See unterstützt die Gemeinden bei der Standortpromotion und der Ansiedlung neuer Unternehmen, insbesondere im strategischen Sektor, in der kantonalen Arbeitszone und in regionalen Arbeitszonen. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Region bei der Bewirtschaftung der Arbeitszonen, insbesondere bei der Aktualisierung der kantonalen Datenbank SyZACT. | | |
| Erwartetes Produkt <ul style="list-style-type: none"> • Ein klarer Überblick über die Entwicklung der Arbeitszonen im Bezirk, der es ermöglicht, die Strategie für die Bewirtschaftung der Zonen an die wirtschaftlichen Bedürfnisse anzupassen. • Eine verstärkte Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren, um die Umsetzung der regionalen Strategie zu erleichtern und ihre Wirksamkeit zu maximieren. | | |

| Realisierungshorizont | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Priorisierung der Erweiterungsvorhaben der regionalen Arbeitszonen (Fragebogen) | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Aktualisierung der Bilanz des Erweiterungspotenzials der Arbeitszonen | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Jährlich | Aktualisierung der kantonalen Datenbank SyZACT, Bilanz und Ergebnisanalyse | AGr See – Raumplanung und betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Unterstützung der Gemeinden bei der Standortpromotion | Regionalverband See | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Behandlung der Erweiterungsgesuche für regionale Arbeitszonen (Fragebogen) | Laufende Rechnung | |
| | Aktualisierung der Datenbank SyZACT, Datensammlung | Laufende Rechnung | |
| | Aktualisierung der Datenbank SyZACT, Bilanz und Ergebnisanalyse | 10-15'000.- CHF | |
| Kostenteiler (Annahme): | Behandlung der Erweiterungsbegehren Datensammlung SyZACT Bilanz und Analyse SyZACT | Region 100% Gemeinden 100% Region 100% | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben • Massnahme U7: Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten • Massnahme U9: Gezielte Entwicklung der lokalen Arbeitszonen gestatten | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T104 und T105 • Anpassung des Regionalen Richtplans See 2021, Erläuterungsbericht | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der im Regionalen Richtplan festgelegten Massnahmen wird nach 5 Jahren kontrolliert. Die Ergebniskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | |
|---|------------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | U11 |
| Massnahmenblatt | |
| Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern | |
| Stand | |
| 15. Oktober 2021 | |
| Zielsetzung | |
| <p>Neben dem kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkt Murten legt der Seebezirk die regionalen touristischen Entwicklungsschwerpunkte Mont-Vully und Kerzers fest. Das Angebot der regionalen Tourismuszentren konzentriert sich auf die Inwertsetzung des Kulturerbes und der Landschaft des Mont-Vully (Hügellandschaft, Natur- und Kulturgebiete, Winzerdörfer, See und Uferweg) sowie auf die spezifischeren Trümpfe wie Papiliorama, Grosses Moos und die Wanderwege und Velorouten für Kerzers. Es sei darauf hingewiesen, dass sich der Standort Papiliorama aufgrund seiner Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr besonders gut eignet, um die touristische Aktivität im Nordosten des Bezirks zu stärken und die Hotelkapazitäten entsprechend den regionalen Zielen zu entwickeln.</p> | |
| <p>Bei der Ansiedlung und Verbesserung der Tourismus- und Freizeitinfrastrukturen gibt es zwei zentrale Herausforderungen:</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Diese Anlagen müssen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Region beitragen und dürfen nicht zu zusätzlichem Druck oder Beeinträchtigungen für die Bevölkerung führen. • Ihre Konzentration an geeigneten Standorten soll auch die Attraktivität bestehender Anlagen erhöhen und Synergien ermöglichen. | |
| <p>Die Lenkung der touristischen Entwicklung auf die drei genannten Schwerpunkte soll im Wesentlichen mit folgender Strategie erreicht werden:</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Soweit möglich, Konzentration von Förderung und Verbesserung der Freizeit- und Tourismusinfrastruktur auf die drei Schwerpunkte. Die Errichtung standortgebundener Anlagen ausserhalb der touristischen Entwicklungsschwerpunkte soll auch weiterhin möglich bleiben. • Vorrang vor neuen Anlagen haben die Erhaltung, die qualitative Verbesserung und die gezielte Erweiterung von bestehenden Anlagen. Neue Anlagen werden nur an Standorten mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr realisiert. • Gezielte Verstärkung des Beherbergungs- und Empfangsangebots im gehobenen Segment, insbesondere für den Standort Papiliorama. • Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, insbesondere des Knotenpunktes Kerzers und des Langsamverkehrs zu den touristischen Entwicklungsschwerpunkten, wie auch untereinander oder innerhalb der einzelnen Schwerpunkte. • Verstärkung des Langsamverkehrsnetzes, welches die Grundstruktur des Tourismus- und Freizeitnetzes bildet, indem vor allem an den Knotenpunkten Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen mit kleinen, gut in die Umgebung integrierten Einrichtungen geschaffen werden. | |
| <p>Für die Ansiedlung touristischer Anlagen, deren Standorte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind, müssen die übergeordneten Vorgaben berücksichtigt werden. Insbesondere sind bei der Standortwahl und der Errichtung solcher Anlagen die Grundsätze und Kriterien aus dem kantonalen Richtplan zu respektieren.</p> | |
| <p>Die Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen entsprechen den Sektoren ausserhalb der Bauzone, die für die Entwicklung von Tourismusangeboten mit mässiger Belastung auf Umgebung und Umwelt geeignet sind, insbesondere an den Schnittstellen verschiedener Routen für Freizeit- und Sportaktivitäten.</p> | |
| <p>Die Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen werden von den Gemeinden im Rahmen der Verwirklichung ihres Konzepts zur Aufwertung der touristischen Infrastrukturen festgelegt. Sie ermöglichen die Schaffung von Spezialzonen, in denen die Entwicklung oder Aufwertung von Erschliessungs- und Bauvorhaben zulässig ist, sofern diese den spezifischen touristischen Anforderungen entsprechen. Diese Spezialzonen werden von den Gemeinden geplant und sind vorrangig an folgenden Standorten anzuordnen:</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Knotenpunkte des Langsamverkehrsnetzes • zu entwickelnden Ufern • historische Stätten • "Eingangstore" für thematische Wege (inkl. Uferweg) und der Öffentlichkeit zugängliche Naturräume • in der Nähe markanter Tourismus- und Freizeitstätten sowie von Schlüsselinfrastrukturen innerhalb der touristischen Entwicklungsschwerpunkte | |

| | | | | | | | | | |
|--|---|------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------------|--|-----------|--------------------------|
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | | | | | | | | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton • Region • Touristische Entwicklungsschwerpunkte (Gemeinden Courgevoux, Kerzers, Merlach, Muntelier, Mont-Vully und Murten) • Gemeinden Greng und Vully-les-Lacs (VD) • Freiburger Tourismusverband • Regionalverband See | Federführung Gemeinden Courgevoux, Kerzers, Greng, Merlach, Muntelier, Mont-Vully und Murten | | | | | | | | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Die Gemeinden, welche einem touristischen Entwicklungsschwerpunkt angehören, berücksichtigen im Rahmen ihrer räumlichen Entwicklung die touristischen Interessen der Region. Sie engagieren sich aktiv für die Umsetzung der oben aufgeführten Strategie. Dabei arbeiten sie eng mit der Region zusammen und stimmen ihre Aktivitäten untereinander ab. | | | | | | | | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region koordiniert die Planung und Realisierung touristischer Infrastrukturprojekte von interkommunaler Bedeutung. Die Kohärenz der Ansiedlungen wird von der Raumplanungskommission geprüft. Die Region kann die Aufsicht über die Planung und die Realisierung an eine Ad Hoc-Kommission delegieren. | | | | | | | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Ansiedlung neuer und die Verbesserung bestehender Tourismusinfrastrukturen im Seebezirk. Dies gilt insbesondere für die Planung und Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte von regionaler Bedeutung. | | | | | | | | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure Der für den regionalen Richtplan verantwortliche Verband der Gemeinden des Seebezirks beschäftigt sich ausschliesslich mit den räumlichen Aspekten der touristischen Entwicklung. Für die Vermarktung der Angebote ist der Regionalverband See in Zusammenarbeit mit weiteren Tourismusorganisationen auf kommunaler, kantonaler und interkantonaler Ebene verantwortlich. | | | | | | | | | |
| Erwartetes Produkt Attraktives, räumlich aufeinander abgestimmtes touristisches Angebot mit infrastrukturellen Kapazitäten, welche die Nachfrage abzudecken vermögen | | | | | | | | | |
| Realisierungshorizont <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;">Fristen</td> <td style="width: 40%;">Aktionen</td> <td style="width: 25%;">Verantwortliche</td> <td style="width: 10%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Revision der Ortsplanungen</td> <td>Integration der Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen</td> <td>Gemeinden</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> | | Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> | Revision der Ortsplanungen | Integration der Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen | Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> | | | | | | |
| Revision der Ortsplanungen | Integration der Aufwertungsperimeter der touristischen Infrastrukturen | Gemeinden | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| Finanzierung Grobkostenschätzung: Aufsicht durch die Region: Laufende Rechnung Kostenteiler (Annahme): Die Finanzierung der Tourismusinfrastrukturen ist hauptsächlich Sache privater Investoren Bemerkungen: - | | | | | | | | | |
| Abhängigkeiten <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme U13: Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sicherstellen | | | | | | | | | |
| Grundlagen <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T108 und T110 • Strategie der Freiburger Tourismusverbandes • Regionaler Richtplan See ; Grundlagendokumente, D 2.3, D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; D 4.4; Konzept Seeuferplanung Murtensee und Broyekanal (C 3) ; Teil B (Erläuterungsbericht) | | | | | | | | | |

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Ergebniskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.

| | | | |
|---|------------------------------|---|-------------------------------------|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U12 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Regionale Bedürfnisse im Bereich der nicht-touristischen Sport- und Freizeitanlagen abklären | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung Viele Sport- und Freizeitanlagen (z.B. Fussballstadien, Turnhallen, Hallenbäder, etc.) dienen nicht in erster Linie dem Tourismus, sondern der einheimischen Bevölkerung. Derartige Infrastrukturen müssen heute zentral liegen und gut erschlossen sein. Ausserdem sind sie in der Realisierung und im Unterhalt kostenintensiv. Es ist daher sowohl aus raumplanerischen wie auch aus ökonomischen Gründen zweckmässig, die zukünftigen Bedürfnisse bezüglich Sport- und Freizeitanlagen auf gesamtregionaler Ebene sorgfältig abzuklären. Der Seebezirk will die zukünftige Entwicklung im Bereich der wichtigeren Sport- und Freizeitanlagen von übergeordneter Bedeutung aktiv steuern und erarbeitet zu diesem Zweck als Koordinations- und Planungsinstrument ein regionales Sportanlagenkonzept. | | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen | | Federführung | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Amt für Sport sowie Bau- und Raumplanungsamt) • Region • Regionsgemeinden • Sportvereine, Schulen | | Region | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Regionsgemeinden bringen ihre Anliegen bei der Erarbeitung des regionalen Sportanlagenkonzepts ein und arbeiten je nach Bedarf aktiv im Planungsprozess mit. • Die durch allfällige neue Infrastrukturprojekte betroffenen Gemeinden (voraussichtlich Zentrumsgemeinden) stellen im Rahmen ihrer Ortsplanung die bau- und planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung sicher. | | | |
| Aufgabe(n) der Region | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Region erarbeitet ein regionales Sportanlagenkonzept, welches den Handlungsbedarf im Bereich der Sport- und Freizeitanlagen von übergeordneter Bedeutung in den nächsten 10 Jahren aufzeigt. • Die Region konsolidiert das Sportanlagenkonzept unter den Regionsgemeinden und in der kantonalen Verwaltung und kontrolliert in der Folge dessen Umsetzung. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten Planung und Umsetzung des regionalen Sportanlagenkonzepts. | | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure | | | |
| Sportvereine und Schulen bringen ihre spezifischen Bedürfnisse bei der Erarbeitung des Sportanlagenkonzepts ein. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| Politisch konsolidiertes Koordinations- und Planungsinstrument für eine gezielte Steuerung von Planung und Realisierung zukünftiger Sport- und Freizeitanlagen von regionaler Bedeutung. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2025 | Realisierung Regionalkonzept | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| 5 Jahre ab Validierung | Umsetzung der Massnahmen | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |

| | | |
|--|--|---------------------------------------|
| Finanzierung | | |
| Grobkostenschätzung: | Erarbeitung Konzept: | CHF 80'000 |
| | Realisierung Massnahmen: | Projektabhängig |
| Kostenteiler (Annahme): | Erarbeitung Konzept: | Region 50%; Regionsgemeinden 50% |
| | Realisierung Massnahmen: | Gemeinden und/oder private Investoren |
| Bemerkungen: | Bei der Realisierung übergeordneter Sport- und Freizeitinfrastrukturen ist jeweils zu prüfen, ob die Projekte allenfalls über den Kanton (KASAK, Sportfonds) oder andere Institutionen finanziell unterstützt werden können. | |
| Abhängigkeiten | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren | | |
| Grundlagen | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Leitfaden Gemeinde-Sportanlagenkonzept. BASPO, 2007. • Kantonaler Richtplan 2020, Thema T118 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente 2.5, 3.1, 3.2, 4.3; Teil B (Erläuterungsbericht) | | |
| Controlling | | |
| Der regionale Richtplan sieht die Erarbeitung der Studie im Zeitraum 2025 vor. Das Controlling über die Umsetzung der Massnahme erfolgt somit im Rahmen der allgemeinen Bilanz nach 5 Jahren. | | |

| | | |
|--|--|--|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U13 |
| Massnahmenblatt | | |
| Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sicherstellen | | |
| Stand | | |
| 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung | | |
| <p>Mit dem Murtensee, dem Broyekanal und dem Schifflensee befinden sich im Seebezirk drei schiffbare Gewässer, an deren Ufer sich Tourismus- und Naturschutzinteressen konzentrieren. Die Region hat deshalb in Zusammenarbeit mit den kantonalen Amtsstellen für Murtensee und Broyekanal, die einem besonders starken Nutzungsdruck ausgesetzt sind, ein Konzept für eine gemeindeübergreifende Seeuferplanung (Ergänzungsstudie C 3) erarbeitet. Diese verfolgt im Wesentlichen nachstehende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten zwischen den touristischen Interessen einerseits und den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes andererseits • Räumliche und inhaltliche Koordination unter den kommunalen Seeuferplanungen der freiburgischen Anliegergemeinden <p>Die regionale Seeuferplanung bildet den übergeordneten konzeptionellen Rahmen zur Erarbeitung der kommunalen Seeuferpläne. Dabei geht es um die Konkretisierung und instrumentelle Verankerung folgender Massnahmen:</p> <p><i>Natur und Landschaft:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Freihaltung geschützter und ökologisch sensibler Uferbereiche vor Anlagen und Bootsanlegeplätzen • Ufergestaltung mit Gewährleistung des Erhalts der räumlichen Organisation und der landschaftlichen Qualitäten, insbesondere für das Nordufer des Murtensees (siehe Werkzeugkasten des Inventars der Landschaften von kantonalen Bedeutung). <p><i>Bootsverkehr:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindliche Unterteilung der Seeufer in: <ul style="list-style-type: none"> - Ufer mit naturnaher Zweckbestimmung, wo die Anlegeplätze entfernt und umgesiedelt werden. - Ufer mit Beibehaltung des Bestehenden und extensiver Nutzung, wo die Anlegeplätze zusammengelegt werden. - Ufer die entwickelt werden können, wo die Anlegeplätze beibehalten/erhöht und zusammengelegt werden. • Plafonierung der maximalen Anzahl an Bootsanlegeplätzen pro Anliegergemeinde bzw. pro Ufersektor. • Eliminierung der « wilden » Bootsanlegeplätze ohne Konzession • Gewährleistung einer sorgfältigen Planung und Beurteilung allfälliger neuer Anlagen <p><i>Tourismus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von Infrastrukturen für den Tourismus und Freizeitaktivitäten in den zu entwickelnden Ufersektoren • Analyse des Beherbergungsangebots mit Bezug zum Seeufer und Festlegung geeigneter Standorte für allfällige zukünftige Projekte • Realisierung eines durchgehenden öffentlichen Uferwegs. Eventuelle Anpassungen und Gestaltungsmaßnahmen im Sinne des sanften Tourismus (Wanderweg, Bank usw.) sind in den Uferbereichen mit naturnaher Bestimmung oder extensiver Nutzung möglich, sofern sie die Erhaltung der natürlichen Lebensräume nicht beeinträchtigen. <p><i>Mobilität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • An den Zugangspunkten, Entwicklung einer geeigneten Verkehrserschliessung für alle Verkehrsträger, wobei nach Möglichkeit der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr zu priorisieren sind. <p><i>Koordination:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Koordination der regionalen Seeuferplanung mit dem Kanton Waadt | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung | | <input type="checkbox"/> gross |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis | | <input checked="" type="checkbox"/> mittel |
| <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input type="checkbox"/> mässig |

| | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| Beteiligte Stellen | | Federführung | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Tiefbauamt, Sektion Gewässer sowie Sektion Natur- und Landschaft) • Seeuferkommission des Kantons Waadt • Region • Gemeinden, Galmiz, Greng, Merlach, Mont-Vully, Murten und Muntelier | | <p>Je nach Aufgabe (siehe unten) Anliegergemeinden, Region und der Kanton</p> | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Anliegergemeinden setzen die obenstehenden Massnahmen und die weiteren Vorgaben aus dem regionalen Konzept Seeuferplanung in ihrer Ortsplanung um (in der Regel in Form eines Seeuferrichtplans). Sie dokumentieren den Planungsprozess in einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht. • Für jede neue gemeinsame Anlegeeinrichtung mit mehr als 100 Anlegeplätzen und deren flankierende Massnahmen, erstellen die betroffenen Gemeinden einen Detailbebauungsplan. Die Ziele des Detailbebauungsplans respektieren die Ziele der vorliegenden Massnahme. | | | |
| Aufgabe(n) der Region | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Region ist für die Analyse des Beherbergungsangebots mit Bezug zum Seeufer und der Festlegung geeigneter Standorte für allfällige zukünftige Projekte zuständig. • Die Region koordiniert in enger Zusammenarbeit mit den Anliegergemeinden die Planung und Realisierung eines durchgehenden öffentlichen Uferwegs. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Feststellung der konzessionslosen, « wilden » Bootsanlegeplätze wie auch die Vorkehrungen zu deren Aufhebung bzw. Legalisierung obliegen dem Kanton. Um gegebenenfalls Ersatz anbieten zu können, evaluiert der Kanton gleichzeitig das Potenzial zur Schaffung neuer Bootsanlegeplätze in den dafür geeigneten Uferabschnitten. Der Kanton informiert die betroffenen Anliegergemeinden über entsprechende Aktivitäten und Verfügungen. • Der Kanton sorgt für die interkantonale Abstimmung der regionalen Seeuferplanung mit dem Kanton Waadt. Er setzt sich dafür ein, dass der freiburgische Teil bei der Festlegung der Gesamtzahl an Bootsanlegeplätzen auf dem Murtensee nicht benachteiligt wird. • Der Kanton überprüft die Konkretisierung der Inhalte aus dem regionalen Konzept Seeuferplanung in den Ortsplanungen im Rahmen der kantonalen Vorprüfung. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Räumliche und inhaltliche Abstimmung der kommunalen Seeuferplanungen, ohne dass dabei eine direkte Zusammenarbeit unter den Anliegergemeinden zwingend erforderlich wird • Konsolidierte planerische Rahmenbedingungen zur Entlastung und Sanierung der aus Sicht des Naturschutzes wertvollen Uferbereiche, unter gleichzeitiger Konzentration der touristischen Entwicklung auf dafür geeigneten Abschnitten | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2024 | Planung und Realisierung des Uferwegs | AGr See – Raumplanung und Anliegergemeinden | <input type="checkbox"/> |
| 2025 | Analyse des Beherbergungsangebots im Zusammenhang mit den Seeufern | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| Revision der Ortsplanungen | Aktualisierung der Ortsplanung der gemäss vorliegendem Massnahmenblatt | Anliegergemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Ab in Krafttreten der Ortsplanungen | Realisierung der kollektiven Anlegeplätze | Anliegergemeinden und/oder private Akteure | <input type="checkbox"/> |
| Parallel zur Realisierung der Anlegeplätze | Nichterteilung/Nichterneuerung der aufgrund der Anlegeplatzstrategie für die Zusammenlegung der Anlegeplätze | Raumplanungs-, Umwelt und Bau- | <input type="checkbox"/> |

| | |
|--|---|
| Finanzierung | |
| Grobkostenschätzung: | - Koordination Planung und Realisierung durchgehender Seeuferweg: CHF 10'000 jährlich - Analyse Beherbergungsangebot mit Bezug zum Seeufer: CHF 30'000 |
| Kostenteiler (Annahme): | Koordination Seeuferweg: Region 50%; Anliegergemeinden 50% Analyse Beherbergungsangebot: Region 50%; Anliegergemeinden 50% |
| Kantonale Aufgaben: | Kanton 100% |
| Umsetzung in die Ortsplanung: | Anliegergemeinden 100% |
| Bemerkungen: | - |
| Abhängigkeiten | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U11: Ansiedlung neuer und Verbesserung bestehender touristischer Infrastrukturen fördern • Massnahme M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren | |
| Grundlagen | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T113 und T114 • Plan directeur de la rive sud du Lac de Neuchâtel et des rives du Lac de Morat. Office des constructions et de l'aménagement du territoire Fribourg et Service de l'aménagement territoire Lausanne, Mai 1983 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlegendokumente D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.4; Konzept Seeuferplanung Murtensee und Brojekanal, C 3; Teil B (Erläuterungsbericht) • Basisstudie zum Landschaftsinventar von kantonaler Bedeutung 2019 | |
| Controlling | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | |

| | | |
|--|--|---|
| Siedlungsentwicklung und Ausstattung | | U14 |
| Massnahmenblatt | | |
| Nachhaltige Bewirtschaftung der Seeufer des Schiffenensees sicherstellen | | |
| Stand | | |
| 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung | | |
| <p>Mit dem Murtensee, dem Broyekanal und dem Schiffenensee gibt es im Seebezirk drei befahrbare Wasserflächen, an deren Ufer sich Tourismus- und Naturschutzinteressen konzentrieren. Die Region hat für die Ufer des Murtensees und des Broyekanal ein Konzept für eine gemeindeübergreifende Seeuferplanung erstellt. Im gleichen Sinne hat sie in Abstimmung mit den Nachbarregionen eine Übersichtskarte Seeuferplanung für die Ufer des Schiffenensees entwickelt. Die Uferplanung des Schiffenensees verfolgt damit ähnliche Ziele wie beim Murtensee und dem Broyekanal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten zwischen den touristischen Interessen einerseits und den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes andererseits • Räumliche und inhaltliche Koordination unter den kommunalen Seeuferplanungen der Anliegergemeinden <p>Die regionale Seeuferplanung bildet den übergeordneten konzeptionellen Rahmen zur Erarbeitung der kommunalen Seeuferpläne. Dabei geht es um die Konkretisierung und instrumentelle Verankerung folgender Massnahmen:</p> <p><i>Natur und Landschaft:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Freihaltung geschützter und ökologisch sensibler Uferbereiche vor Anlagen und Bootsanlegeplätzen <p><i>Bootsverkehr:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindliche Unterteilung der Seeufer in: <ul style="list-style-type: none"> - Ufer mit naturnaher Zweckbestimmung, wo die Anlegeplätze entfernt und umgesiedelt werden. - Ufer mit Beibehaltung des Bestehenden und extensiver Nutzung, wo die Anlegeplätze zusammengelegt werden. - Ufer die entwickelt werden können, wo die Anlegeplätze beibehalten/erhöht und zusammengelegt werden. • Plafonierung der maximalen Anzahl an Bootsanlegeplätzen pro Anliegergemeinde. • Eliminierung der « wilden » Bootsanlegeplätze ohne Konzession. • Gewährleistung einer sorgfältigen Planung künftiger Anlagen <p><i>Tourismus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau von Ausstattung und Freizeiteinrichtungen in den zu entwickelnden Uferbereichen in Pensier, insbesondere um die Steuerung der Besucherströme zu verbessern. • Eventuelle Ausstattungen und Gestaltungsmassnahmen im Sinne des sanften Tourismus (Wanderweg, Bank usw.) sind in den Uferbereichen mit naturnaher Bestimmung oder extensiver Nutzung möglich, sofern sie die Erhaltung der natürlichen Lebensräume nicht beeinträchtigen. <p><i>Mobilität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung einer angemessenen Erschliessung durch alle Verkehrsträger an den Zugangsstellen, wobei der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr möglichst zu priorisieren sind. Im künftigen Hafen von Pensier sind Massnahmen vorzusehen, um die Zugangsprobleme im Zusammenhang mit der Freizeitnutzung der Ufer zu beheben (z. B. Parkieren mit Vignette). | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung | | <input type="checkbox"/> gross |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis | | <input checked="" type="checkbox"/> mittel |
| <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Sektion Gewässer sowie Sektion Natur und Landschaft) • Region • Gemeinden Courtepin, Gurmels und Kleinböisingen | | <ul style="list-style-type: none"> • Region • Gemeinden Courtepin, Gurmels und Kleinböisingen |

| | | | |
|--|--|--|-------------------------------------|
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Anliegergemeinden setzen die obenstehenden Massnahmen und die weiteren Vorgaben aus dem regionalen Konzept Seeuferplanung in ihrer Ortsplanung um (in der Regel in Form eines Seeuferrichtplans). Sie dokumentieren den Planungsprozess in einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht. Für die Entwicklung des Hafens von Pensier und seine Begleitmassnahmen (Ausstattung, Infrastrukturen) arbeitet die Gemeinde Courtepin einen Detailplanungsplan aus. Die Ziele des Detailplanungsplans entsprechen den Zielen dieser Massnahme. | | | |
| Aufgabe(n) der Region | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt die Region die angrenzenden Gemeinden bei der Einbeziehung dieser Massnahme in ihre lokale Planung. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Die Erfassung von «wildem» Anlegeplätzen und die Festlegung von Massnahmen für ihre Aufhebung bzw. ihre Legalisierung fällt in die Zuständigkeit des Kantons. Um eventuell einen Ersatz anbieten zu können, untersucht der Kanton gleichzeitig das Potenzial für die Schaffung neuer Schiffsanlegeplätze in den dazu geeigneten Uferbereichen. Der Kanton informiert die betroffenen Anrainergemeinden über seine Tätigkeiten und die diesbezüglichen Entscheidungen. Der Kanton sorgt für die Abstimmung der verschiedenen kommunalen Seeuferrichtpläne nach den Grundsätzen der Übersichtskarte der Seeuferplanung des Schifflensees. Im Rahmen der Vorprüfung prüft der Kanton, ob die Inhalte, die sich aus dieser Massnahme ergeben, in den kommunalen Planungen integriert werden. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Räumliche und inhaltliche Abstimmung der kommunalen Seeuferplanungen, ohne dass dabei eine direkte Zusammenarbeit unter den Anliegergemeinden zwingend erforderlich wird Konsolidierte planerische Rahmenbedingungen zur Entlastung und Sanierung der aus Sicht des Naturschutzes wertvollen Uferbereiche, unter gleichzeitiger Konzentration der touristischen Entwicklung auf dafür geeigneten Abschnitten Lösung von Nutzungskonflikten im Zusammenhang mit den verschiedenen Uferfunktionen. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Revision der Ortsplanungen | Aktualisierung der Ortsplanungen gemäss vorliegendem Massnahmenblatt | Anliegergemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Ab in Kraft treten der Ortsplanungen | Realisierung der kollektiven Anlegeplätze | Anliegergemeinden und/oder private Akteure | <input type="checkbox"/> |
| Parallel zur Realisierung der Anlegeplätze | Nichterteilung/Nichterneuerung der Konzessionen und Bewilligungen aufgrund Zusammenlegungsstrategie der Anlegeplätze | Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Aufsicht durch Region: | Laufende Rechnung | |
| Kostenteiler (Annahme): | - Kantonale Aufgaben: | Kanton 100% | |
| | - Realisierung der Ortsplanung: | Anliegergemeinden 100% | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Massnahme U11 : Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern Massnahme U13 : Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und am Broyekanal sicherstellen | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Kantonaler Richtplan 2020, Themen T113 und T114 Übersichtskarte der Seeuferplanung des Schifflensees 2021, Regionen See, Saane und Sense | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | |
|--|---|-----------|
| Mobilität | | M1 |
| Massnahmenblatt | | |
| Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Im Bereich des öffentlichen Verkehrs strebt die Region gestützt auf verschiedene Bedürfnisumfragen folgende Ziele an: <ul style="list-style-type: none"> • Eliminierung der Kapazitätsengpässe auf den stark frequentierten Linien während der Stosszeiten • Integration der Schülertransporte ins reguläre Angebot des öffentlichen Verkehrs • Punktuelle Verbesserungen in den einzelnen Regionsgemeinden • Verbesserung der Nachtverbindungen in die benachbarten Zentren | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Amt für Mobilität) • Region • Regionsgemeinden • Vertretungen der Schulen bzw. Schulkreise • Freiburgische Verkehrsbetriebe • SBB, BLS • Private Transportunternehmen | Federführung Kanton (Amt für Mobilität) | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden bringen ihre spezifischen Bedürfnisse in Bezug auf den öffentlichen Verkehr aktiv bei der Region ein. Sie beteiligen sich an allfälligen Umfragen und/oder spezifischen Arbeitsgruppen. • Die Gemeinden setzen die durch die Arbeitsgruppe "öffentlicher Verkehr" erarbeiteten Massnahmen und Empfehlungen um, soweit diese in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen (insbesondere im Zusammenhang mit den Schülertransporten). | | |
| Aufgabe(n) der Region <ul style="list-style-type: none"> • Die Region sammelt und koordiniert die verschiedenen Anliegen in Bezug auf den öffentlichen Verkehr. Sie vertritt die regionalen Interessen gegenüber dem Kanton und den Transportunternehmungen. • Die Region initiiert in Zusammenarbeit mit dem Kanton eine Arbeitsgruppe "öffentlicher Verkehr". Die Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, für die obenstehenden Teilziele konkrete und umsetzbare Lösungen zu erarbeiten. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Das Amt für Mobilität leitet die Arbeitsgruppe "öffentlicher Verkehr" Es bringt sein Know-how in die Diskussionen ein und beteiligt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten aktiv an der Suche nach zweckmässigen Lösungen zur Erreichung der obenstehenden Ziele. | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure Die im Seebezirk aktiven Transportunternehmungen engagieren sich nach Bedarf aktiv in der Arbeitsgruppe "öffentlicher Verkehr". | | |
| Erwartetes Produkt <ul style="list-style-type: none"> • Konkrete Verbesserungen in Bezug auf die oben genannten Ziele • Angebot im öffentlichen Verkehr, welches den tatsächlichen Bedürfnissen des Seebezirks entspricht und der geplanten Regionalentwicklung sowohl in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht Rechnung trägt. | | |

| Realisierungshorizont | | | |
|---|--|--|-------------------------------------|
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2016 | Einsatz einer Arbeitsgruppe "Öffentlicher Verkehr" | Region und Amt Für Mobilität | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Realisierung Vertiefungsstudie zu spezifischen Fragen | AGr See – Öffentlicher Verkehr | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Arbeitsgruppe: | Es fallen keine spezifischen Planungskosten an. | |
| | Realisierung: | Projektabhängig | |
| Kostenteiler (Annahme): | Realisierung: | Kanton und vom Angebot profitierende Gemeinden (Kostenteiler projekt- abhängig) | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren • Massnahme U3: Entwicklung in den Nebentendenzen mit Bahnanschluss fördern • Massnahme U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften • Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben • Massnahme U7: Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten • Massnahme U11: Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern • Massnahme M7: Standortgunst als interkantonale Drehscheibe stärken | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Thema T201 • Kantonaler Verkehrsplan (2014) • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.3, D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2), Teil B (Erläuterungsbericht) • Orientierungsschule Region Murten. Expertise Schultransport OSRM/CORM, Schlussdokumentation. Rapp Trans AG, 27. Januar 2010 • Umfrage unter den Regionsgemeinden zum Zustand des öffentlichen Verkehrs im Seebezirk. Verband der Gemeinden des Seebezirks, April 2012 • Umfrage unter den Primarschulkreisen und Orientierungsschulen zu den Schülertransporten im Seebezirk. Verband der Gemeinden des Seebezirks, Mai 2012 | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | |
|--|---|-----------|
| Mobilität | | M2 |
| Massnahmenblatt | | |
| Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins wird sich der Seebezirk in der kommenden Richtplanperiode mit mehreren wichtigen raumplanerischen Vorhaben befassen, welche zwingend mit der weiteren Planung sowie Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse koordiniert werden müssen (strategischer Sektor Löwenberg, regionale Arbeitszone Mont-Vully, Erweiterung Kompostieranlage Seeland, strassenquerender Wildtierkorridor des Grossen Mooses von nationaler Bedeutung, Langsamverkehrsnetz im Raum Vully und Grosses Moos). Mit der im November 2013 vom Schweizer Volk abgelehnten Vorlage zur Verteuerung der Autobahnvignette verbleibt die Moosstrasse im Eigentum des Kantons. Eine rechtzeitige und umfassende Abstimmung zwischen den regionalen Planungsvorhaben und den Absichten des Kantons ist für die weitere räumliche Entwicklung des nördlichen Seebezirks von entscheidender Bedeutung. Die Region möchte diese Koordinationsaufgabe konsequent wahrnehmen und zu diesem Zweck eine strukturierte Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden mit klaren Abläufen und Verantwortlichkeiten etablieren. Sie erwartet dafür die notwendige Unterstützung seitens des Kantons. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion) • Region • Nachbarregion seeland.biel/bienne • Nachbarkanton Bern • Gemeinden Murten, Muntelier, Galmiz und Mont-Vully | Federführung Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden Murten, Muntelier, Galmiz und Mont-Vully bringen ihre Anliegen im Zusammenhang mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse in der Region ein. • Bei Bedarf integrieren die Gemeinden Murten, Muntelier, Galmiz und Mont-Vully raumwirksame Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe "Moosstrasse" in geeigneter Form in ihre Ortsplanungsinstrumente. | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region analysiert die Schnittstellen zwischen Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse und den verschiedenen raumplanerischen Vorhaben von regionaler Bedeutung und bringt ihre Anliegen in die Arbeitsgruppe ein. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons <ul style="list-style-type: none"> • Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion bildet eine Arbeitsgruppe Moosstrasse. Sie bezeichnet dabei ein federführendes Amt und eine verantwortliche Kontaktperson. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Repräsentanten des Kantons, der Region und der betroffenen Gemeinden zusammen. • Die verantwortliche Kontaktperson der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion leitet die Besprechungen der Arbeitsgruppe. | | |
| Erwartetes Produkt <ul style="list-style-type: none"> • Kompetente Arbeitsgruppe, welche sich inhaltlich mit den wesentlichen Fragen der Raumentwicklung entlang der Moosstrasse auseinandersetzt und die in der Lage ist, innert nützlicher Frist Entscheidungen herbeizuführen. • Optimale Abstimmung der mit der Moosstrasse in Zusammenhang stehenden Strasseninfrastruktur auf die wesentlichen Entwicklungsvorhaben der Region im Korridor Löwenberg - Sugiez - Ins. | | |

| Realisierungshorizont | | | |
|--|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| Fristen | Actions | Responsables | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2017 | Schnittstellenanalyse | Region | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aufgrund des Bedarfs | Realisierung der Massnahmen | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Schnittstellenanalyse: | CHF 25'000 | |
| | Realisierung konkreter Massnahmen: | Projektabhängig | |
| Kostenteiler (Annahme): | Schnittstellenanalyse: | Region 50%; Standortgemeinden 50% | |
| | Realisierung konkreter Massnahmen: | Kanton und profitierende Gemeinden (Kostenteiler projektabhängig) | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten • Massnahme M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren • Massnahme M7: Standortgunst als interkantonale Drehscheibe stärken • Massnahme E2: Standorte für die Behandlung von Abfällen und das Recycling langfristig sicherstellen | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Thema T202 • Analysebericht der Schnittstellen entlang der Moosstrasse 2017, Archam et Partenaires SA • Kantonaler Verkehrsplan (2014) • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D4.5, D 4.7; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2); Studie zur räumlichen Festlegung neuer regionaler Arbeitszonen (C5) Teil B (Erläuterungsbericht) • Protokoll der Besprechung Region See / Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion vom 13. Dezember 2012 | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | |
|---|--|---|
| Mobilität | | M3 |
| Massnahmenblatt | | |
| Optionen für Umfahrungs- und Sanierungsprojekte von regionaler Bedeutung offen halten | | |
| Stand | | |
| 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung | | |
| <p>Der motorisierte Transitverkehr durch die Dörfer des Seebezirks belastet die Lebensqualität der ortsansässigen Bevölkerung. Kapazitätsengpässe an wichtigen Knoten des Strassennetzes führen zu Rückstau, verbunden mit negativen Auswirkungen auf Lärm, Luft und wirtschaftliche Aktivitäten (Zeitverlust). Die Region befasst sich seit langem mit dieser Thematik. Sie möchte sich die Optionen zur Realisierung einer Reihe von Umfahrungs- und Sanierungsprojekten auf dem kantonalen Strassennetz offenhalten, welche einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Entwicklung leisten (Auflistung siehe Gesamtverkehrskonzept C2 oder Raumkonzept, Kap. A 2.5.5). Die Bestimmungen der kantonalen Verkehrsplanung und des Massnahmenplans Luftreinhaltung sind dabei zu berücksichtigen.</p> <p>Die Region ist sich der kantonalen Prioritäten (Projektblatt P04040 des kantonalen Richtplans) bewusst. Trotzdem will sie sich den planerischen Spielraum zur Weiterentwicklung und Umsetzung der Strassenprojekte von regionaler Bedeutung bewahren.</p> | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Bundesamt für Strassen (bei Verknüpfungen von National- mit Kantonsstrassen, z.B. Kreisel Löwenberg) • Kanton (insbesondere Tiefbauamt) • Region • Gemeinden Cressier, Courgevaux, Courtepin, Fräschels, Gempnach, Gurmels, Kerzers, Ried bei Kerzers und Murten | | Region |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Standortgemeinden berücksichtigen die von der Region aufgelisteten Umfahrungs- bzw. Sanierungsprojekte im Rahmen ihrer Ortsplanung. Sie treffen keine raumwirksamen Entscheidungen, welche die zukünftige Realisierung der Strassenprojekte beeinträchtigen oder gar verunmöglichen könnten. • Falls sich dazu Gelegenheit ergibt, setzen sich die Standortgemeinden im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die planerische Weiterentwicklung und Verwirklichung der Strassenprojekte ein. | | |
| Aufgabe(n) der Region | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Region verfolgt die weitere Entwicklung der aufgelisteten Strassenprojekte von regionaler Bedeutung aufmerksam und dokumentiert diese in geeigneter Form. • Die Region setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die planerische Weiterentwicklung und Verwirklichung der Strassenprojekte ein. • Die Region nimmt ihre Interessen im Zusammenhang mit den Strassenprojekten von regionaler Bedeutung wahr, indem sie zu relevanten Erlassen, Studien und Planungen des Kantons Stellung nimmt. • Die Region stellt im Rahmen der kantonalen Vorprüfung von Planungen aus den Standortgemeinden sicher, dass die Optionen für eine zukünftige Realisierung der Strassenprojekte von regionaler Bedeutung gewährleistet bleiben. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton nimmt im Rahmen seiner raumwirksamen Tätigkeiten auf die vom Seebezirk aufgelisteten Optionen für regionale Strassenprojekte Rücksicht. | | |
| Erwartetes Produkt | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Planungsinstrumente auf kommunaler, regionaler und kantonomer Ebene, welche die Option auf eine spätere Realisierung der Strassenprojekte von regionaler Bedeutung offen halten | | |

| |
|--|
| <p>Realisierungshorizont</p> <p>Es handelt sich um eine permanente Aufgabe.</p> |
| <p>Finanzierung</p> <p>Grobkostenschätzung: Es fallen keine spezifischen Planungskosten für die Region an.</p> <p>Kostenteiler (Annahme): -</p> <p>Bemerkungen: -</p> |
| <p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten |
| <p>Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T202 und Projektblatt P0404 • Kantonaler Verkehrsplan (2014) • Kantonale Verkehrsplanung und Massnahmenplan Luftreinhaltung 2019 • Ergebnisse aus der kantonalen Kosten-Nutzen-Analyse zu Umfahrungsprojekten. Ernst Basler + Partner, 2013 • Regionaler Richtplan See 2015; D 2.4, D 2.5, D 2.6, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5, D 4.7; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2); Studie zur räumlichen Festlegung neuer regionaler Arbeitszonen (C5); Teil B (Erläuterungsbericht) |
| <p>Controlling</p> <p>Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| Mobilität | | M4 |
| Massnahmenblatt | | |
| Langsamverkehr fördern | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Bei der Förderung des Langsamverkehrs will die Region ihre Anstrengungen auf folgende zwei Handlungslinien fokussieren: | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung qualitativ guter und sicherer Fuss- und Veloverbindungen zwischen den Entwicklungsschwerpunkten für Wohnen und Arbeiten in den Zentren und Tourismuspolen einerseits und den publikumsintensiven Dienstleistungseinrichtungen (z.B. Schulen, Einkaufsläden) sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs andererseits • Optimierung des Veloroutennetzes für den Alltagsverkehr im ganzen Seebezirk | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Tiefbauamt und Amt für Mobilität) • Region • Regionsgemeinden • Schweiz Mobil | | Region |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Die Regionsgemeinden berücksichtigen die Ergebnisse aus der kantonalen Veloplanung, die ersten regionalen Verbesserungsvorschläge und aus der regionalen Vertiefungsstudie zur Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs in ihren Ortsplanungen. Sie dokumentieren die Umsetzung dieser Aufgaben mit einem eigenen Kapitel im Erläuterungsbericht. | | |
| Aufgabe(n) der Region | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Region prüft die kantonale Veloplanung bezüglich der Umsetzung der beiden obenstehenden Ziele und unterbreitet dem Kanton gegebenenfalls konkrete Verbesserungsvorschläge. • Die Region übernimmt die Ergebnisse aus der kantonalen Veloplanung in ihren regionalen Richtplan. • Auf der Basis der genehmigten kantonalen Veloplanung führt die Region eine Vertiefungsstudie durch. Diese zeigt auf, mit welchen ergänzenden Massnahmen das regionale Fuss- und Velowegnetz optimiert werden kann. Die Ergebnisse werden ebenfalls in den regionalen Richtplan übernommen. Um die Qualität und Sicherheit der Netze zu verbessern, unterstützt sie unmittelbar folgende Anpassungsmassnahmen und Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinden Greng und Morat: Umleitung der geplanten Radwanderoute entlang der Eisenbahnstrecke zwischen dem Obelisk Merlach und dem Dorf Greng. - Gemeinden Courgevaux, Courtepin Greng und Murten: Regionale Radwegverbindungen zwischen den Ortschaften Wallenried und Villarepos bzw. Greng. - Gemeinde Mont-Vully: Regionale Radverkehrsverbindung (in der Studie) zwischen den Ortschaften Sugiez und Praz. • Die Region prüft im Rahmen der kantonalen Vorprüfung von Planungen aus Zentrums- oder Tourismusgemeinden (gehören einem der drei Tourismuspole an), wie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Planungsprozess behandelt und instrumentell umgesetzt worden ist. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton nimmt die ersten Verbesserungsvorschläge und die Ergebnisse aus der regionalen Vertiefungsstudie zum Fuss- und Veloverkehr zur Kenntnis und berücksichtigt diese im Rahmen seiner eigenen Tätigkeiten. | | |

| | | | |
|--|---|-------------------------|-------------------------------------|
| Erwartetes Produkt | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonale Veloplanung, welche die Bedürfnisse der Region berücksichtigt. • Regionale Vertiefungsstudie zum Fuss- und Veloverkehr, welche die vorhandenen Schwachstellen analysiert und die Optimierungsmöglichkeiten aufzeigt. • Attraktives Fuss- und Velowegnetz, das als infrastrukturelle Basis für eine wirkungsvolle Förderung des Langsamverkehrs dienen kann. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2021 | Prüfung und Integration der kantonalen Veloplanung | AGr See – Raumplanung | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2025 | Realisierung der regionalen Vertiefungsstudie | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| 5 Jahre nach Validierung | Umsetzung der Massnahmen aus der Studie | Betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Übernahme Ergebnisse kantonale Veloplanung in den regionalen Richtplan: Erarbeitung Vertiefungsstudie; Übernahme Ergebnisse in den reg. Richtplan: | CHF 5'000 CHF 50'000 | |
| Kostenteiler (Annahme): | Region 100% | | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U2: Siedlungsentwicklung und Infrastrukturanlagen von regionaler Bedeutung auf die Zentren konzentrieren • Massnahme U3: Entwicklung in den Nebenpolaritäten mit Bahnanschluss fördern • Massnahme U4: Erneuerung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und der Dienstleistungen in den Ortschaften • Massnahme U5: Verdichtetes Wohnen fördern • Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben • Massnahme U7: Entwicklung der Arbeitszone von kantonaler Bedeutung fördern • Massnahme U8: Arbeitszonen von regionaler Bedeutung festlegen und Entwicklungskonzepte erarbeiten • Massnahme M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren • Massnahme M6: Multimodalen und kombinierten Verkehr fördern | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T204, T205, T207, T208 • Kantonaler Verkehrsplan (2014) • Sachplan Velo 2018 • Langsamverkehrsplanungen der Nachbarregionen • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2); Teil B (Erläuterungsbericht) | | | |
| Controlling | | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | | |

| | | | |
|---|---|---|-------------------------------------|
| Mobilität | | M5 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung Bereits im Rahmen der Expo 02 ist erkannt worden, dass der Raum Vully und Grosses Moos über herausragende Qualitäten für Human Powered Mobility (HPM, Bewegung mit Muskelkraft) verfügt. Im Vorfeld der Landesausstellung wurde deshalb ein attraktives Langsamverkehrsnetz bereitgestellt, das heute viele Besucher anzieht und mit zugkräftigen Veranstaltungen (SlowUp Murtensee) publikumswirksam in Szene gesetzt wird. Im kantonalen Kontext verfügen die Tourismuspole Murten, Vully und Kerzers mit dem Fuss- und Velowanderwegnetz Vully und Grosses Moos über ein Alleinstellungsmerkmal, das die Region auch in Zukunft pflegen und weiter entwickeln will. | | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Tiefbauamt und Amt für Mobilität) • Nachbarregionen • Region • Gemeinden im Raum Vully und Grosses Moos • Schweiz Mobil • Freiburger Tourismusverband • Regionalverband See | | Federführung Region | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden <ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinden im Raum Vully und Grosses Moos unterstützen die Erarbeitung der Studie (vgl. Aufgaben Region), indem sie in noch zu definierender Form ihre spezifischen Ortskenntnisse und Erfahrungen einbringen. • Die Gemeinden im Raum Vully und Grosses Moos integrieren die Ergebnisse der Studie in ihre Ortsplanungen und sorgen für die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen. | | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region analysiert im Rahmen einer Studie den Zustand des Fuss- und Velowanderwegnetzes im Raum Vully und Grosses Moos, identifiziert die Schwachstellen und erstellt ein priorisiertes Umsetzungsprogramm zur Optimierung der bestehenden Langsamverkehrsinfrastruktur. Sie sorgt für die Koordination mit den Netzen der Nachbarregionen. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton begleitet die Studie fachlich und koordiniert die Ergebnisse mit der kantonalen Veloplanung. | | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure Für die Vermarktung des Fuss- und Velowanderwegnetzes Vully und Grosses Moos ist der Regionalverband See in Zusammenarbeit mit weiteren Tourismusorganisationen auf kommunaler, kantonalen und interkantonalen Ebene zuständig. | | | |
| Erwartetes Produkt Attraktiv gestaltetes und sicheres teilregionales Fuss- und Velowanderwegnetz, das die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen (insbesondere auch Familien) befriedigt und insgesamt eine klar überdurchschnittliche Qualität aufweist. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2025 | Realisierung der regionalen Vertiefungsstudie | AGr See – Raumplanung | <input type="checkbox"/> |
| 5 Jahre nach Validierung | Umsetzung der Massnahmen | Betroffene Gemeinden | |

| | | |
|--|--------------------------|-------------------|
| Finanzierung | | |
| Grobkostenschätzung: | Durchführung Studie: | CHF 50'000 |
| | Realisierung Massnahmen: | Projektabhängig |
| Kostenteiler (Annahme): | Durchführung Studie: | Region 100% |
| | Realisierung Massnahmen: | Standortgemeinden |
| Bemerkungen: | - | |
| Abhängigkeiten | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme U11: Verbesserung bestehender sowie Ansiedlung neuer touristischer Infrastrukturen fördern • Massnahme M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen. • Massnahme M4: Langsamverkehr fördern • Massnahme U13: Qualität der Uferlandschaft am Murtensee und Broyekanal sichern | | |
| Grundlagen | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T204, T205, T207, T208 • Sachplan Velo 2018 • Planung des Langsamverkehrs aus den Nachbarregionen • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.3, D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3; D 4.4; Konzept Seeuferplanung Murtensee und Broyekanal (C 3); Regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2); Erläuterungsbericht (Teil B) | | |
| Controlling | | |
| Der regionale Richtplan sieht die Erarbeitung der Studie im Zeitraum 2025 vor. Das Controlling über die Umsetzung der Massnahme erfolgt somit zweckmässigerweise im Rahmen der allgemeinen Bilanz nach 5 Jahren. | | |

| | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
| Mobilität | | M6 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Multimodalen und kombinierten Verkehr fördern | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung Die Verschiebung des motorisierten Verkehrs auf den Strassen des Seebezirks zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist eine prioritäre Herausforderung. Damit die in der Region lebende und arbeitende Bevölkerung dazu animiert werden kann, müssen an den Schnittstellen attraktive und leistungsfähige Umsteigemöglichkeiten (z.B. Park+Ride, Bike+Ride) zur Verfügung stehen. Dies gilt im Seebezirk für alle vom Bahnnetz erschlossenen Gemeinden. Aufgrund ihrer Bedeutung im Rahmen der RER Freiburg/Fribourg, sind die Schnittstellen der Bahnhöfe Murten, Kerzers und Sugiez für die Region vorrangig. | | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung | | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Amt für Mobilität) • Region • Vom Bahnnetz erschlossene Gemeinden • SBB, BLS • Freiburgerische Verkehrsbetriebe | | Federführung Gemeinden | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Auf der Grundlage des Sachplans der Überbrückungsparks stellen die betreffenden Gemeinden sicher, dass für ihren Bahnhof eine attraktive und leistungsfähige Schnittstelleninfrastruktur im Interesse der gesamten Teilregion zur Verfügung steht, die den Bedarf des potenziellen Einzugsgebiets deckt. Sie sorgen dafür, dass ihre Schnittstelle mit dem regionalen und kantonalen Radwegnetz verbunden ist. | | | |
| Aufgabe(n) der Region Im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt die Region die Gemeinden bei der Umsetzung des Sachplans Anlagen der kombinierten Mobilität. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton unterstützt die Aktivitäten der Region und der Gemeinden zur Förderung des multimodalen und kombinierten Verkehrs im Rahmen seiner Möglichkeiten. | | | |
| Erwartetes Produkt Attraktive und leistungsfähige Umsteige-Infrastruktur an den Bahnhöfen des Seebezirks | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2024 | Gestaltung der Schnittstellen gemäss Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität | Gemeinden Kerzers, Mont-Vully und Murten | <input type="checkbox"/> |
| 2026 | Gestaltung der Schnittstellen gemäss Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität | Andere betroffene Gemeinden | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | - Realisierung baulicher Massnahmen: | Projektabhängig | |
| Kostenteiler (Annahme): | - Realisierung baulicher Massnahmen: | Betroffene Gemeinden 100% | |
| Bemerkungen: | - | | |

Abhängigkeiten

- Massnahme M5: Fuss- und Velowanderwegnetz im Raum Vully und Grosses Moos optimieren
- Massnahme M4: Langsamverkehr fördern

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Thema T203
- Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität 2017
- Kantonaler Verkehrsplan (2014)
- Sachplan Velo 2018
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2); Teil B (Erläuterungsbericht)
- Ortsplanungen der betroffenen Gemeinden

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.

| | | |
|--|--|---|
| Mobilität | | M7 |
| Massnahmenblatt | | |
| Standortgunst als interkantonale Drehscheibe stärken | | |
| Stand | | |
| 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung | | |
| <p>Der Seebezirk ist Mitglied der Hauptstadtregion Schweiz. Dies aus gutem Grund, verfügt er doch im interkantonalen Kontext über eine hervorragende Standortgunst. Dank der A1, der A12 und der Moosstrasse liegt die Region im unmittelbaren Einzugsgebiet der Agglomerationen Bern, Neuenburg und Freiburg. Die Region will diese einzigartige Gunstlage auch weiterhin in Wert setzen und ihre Funktion als interkantonale Drehscheibe ausbauen. Dabei stehen folgende Handlungslinien im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen • Koordination der Siedlungsentwicklung entlang der Moosstrasse • Harmonisierung der Tarifverbunde Frimobil und Libero • Einführung eines koordinierten S-Bahn-Systems für die Hauptstadtregion Schweiz <p>Die beiden letztgenannten Zielsetzungen sind für die kantonalen Behörden nicht verbindlich, werden jedoch im Rahmen der kantonalen Tätigkeiten, so weit als möglich berücksichtigt.</p> | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung |
| <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input checked="" type="checkbox"/> gross <input type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig |
| Beteiligte Stellen | | Federführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Hauptstadtregion Schweiz • Kanton • Nachbarkantone • Nachbarregionen • Region | | Kanton |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | |
| Keine besonderen Aufgaben | | |
| Aufgabe(n) der Region | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Region intensiviert den regelmässigen Gedankenaustausch mit den Nachbarregionen. Bei Bedarf geht sie gezielt Kooperationen zur Lösung grenzübergreifender räumlicher Problemstellungen ein. • Die Region pflegt mit dem Kanton einen regelmässigen Gedankenaustausch über interkantonale Fragestellungen. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Voraussetzung für die Stärkung der interkantonalen Drehscheibenfunktion ist eine koordinierte Gesamtstrategie zur Abstimmung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Die entsprechenden Verhandlungs- und Entscheidungsbefugnisse liegen beim Kanton. Im Interesse des Seebezirks engagiert sich der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten aktiv für die Weiterentwicklung und Umsetzung der oben aufgelisteten verkehrsbezogenen Handlungslinien. • Der Kanton baut mit dem Seebezirk (allenfalls auch mit weiteren Regionen) einen regelmässigen Gedankenaustausch über interkantonale Fragestellungen auf. | | |
| Erwartetes Produkt | | |
| Stärkung der Position des Seebezirks als interkantonale Drehscheibe | | |
| Realisierungshorizont | | |
| Es handelt sich um eine permanente Aufgabe. | | |

| | | |
|---|--------------------------------------|-----------------------------------|
| Finanzierung | | |
| Grobkostenschätzung: | - Gedankenaustausch: | Keine spezifischen Planungskosten |
| | - Kooperationen mit Nachbarkantonen: | Projektabhängig |
| Kostenteiler (Annahme): | - Kooperationen mit Nachbarkantonen: | Region 100% |
| Bemerkungen: | - | |
| Abhängigkeiten | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Massnahme M1: Bedürfnisse der Region im öffentlichen Verkehr abklären und gezielte Verbesserungen herbeiführen • Massnahme M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen | | |
| Grundlagen | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020 • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.7, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.5; regionales Gesamtverkehrskonzept (C 2) Teil B (Erläuterungsbericht) | | |
| Controlling | | |
| Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz. | | |

| | | | |
|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| Umwelt | | E1 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Abwasserentsorgung im nördlichen Seebezirk langfristig sicherstellen | | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung In der Kantonsplanung 2017 werden die Leitlinien für die Weiterentwicklung der Abwasserbehandlung festgelegt. Im Seebezirks sollen bis 2025 drei ARA die bisherigen Anlagen ablösen: <ul style="list-style-type: none"> • Murten (Anschluss der ARA Kerzers); • Pensier (Anschluss der ARA-Stationen Grolley und Misery); • Avenches (Anschluss der ARA Villarepos). Für den Seebezirk ist das Thema aus Gründen der Entsorgungssicherheit von einiger Bedeutung. Ziel der Region ist eine langfristige und nachhaltige Lösung, welche sowohl die geplante industriell-gewerbliche Entwicklung im strategischen Sektor Löwenberg als auch Bedürfnisse der Seeuferplanung Murtensee berücksichtigt. | | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kantone Freiburg, Bern und Neuenburg • ARA-Verbände Kerzers und Murten • Region • Standortgemeinden der bestehenden und der zukünftigen zentralen Abwasserreinigungsanlage(n) | | Federführung ARA-Verbände Kerzers und Murten | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Die betroffenen Regionsgemeinden bringen die Anliegen der Region in den ARA-Verbänden Kerzers und Murten ein. Sie sorgen im weiteren Evaluations- und Planungsprozess dafür, dass die Inhalte aus dem regionalen Richtplan in die Diskussionen und Entscheidungen einfließen. | | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region nimmt im Rahmen von Vernehmlassungen zur weiteren Entwicklung im Zusammenhang mit der zukünftigen Abwasserentsorgung Stellung. Sie wacht insbesondere darüber, dass die Abstimmung zwischen dem Standort der neuen zentralen ARA und der Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg gewährleistet bleibt. | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Der Kanton Freiburg setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Abstimmung des Weiteren Evaluations- und Planungsprozesses mit den Inhalten aus dem regionalen Richtplan ein. | | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure Die ARA-Verbände Kerzers und Murten berücksichtigen im Rahmen des weiteren Evaluations- und Planungsprozesses die Inhalte des regionalen Richtplans. | | | |
| Erwartetes Produkt Kläranlagen, die an die heutigen Erwartungen angepasst sind, insbesondere für die Behandlung von Mikroverunreinigungen, deren Kapazitäten mittel- und langfristig den Entwicklungsbedürfnissen des Seebezirks optimal Rechnung tragen. | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2040 | Inbetriebnahme neuer Einrichtungen | Kanton | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung Grobkostenschätzung: Keine spezifischen Planungskosten für die Region Kostenteiler (Annahme): Bemerkungen: - | | | |

Abhängigkeiten

- Massnahme U6: Entwicklung des strategischen Sektors Löwenberg vorantreiben

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T401 und T404
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3, D 4.4; Teil B (Erläuterungsbericht)
- Leitbild Abwasserentsorgung der Region Seeland. BG Ingenieure und Berater, 12. Oktober 2012

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.

| | | |
|--|---|-----------|
| Umwelt | | E2 |
| Massnahmenblatt | | |
| Standorte für die Behandlung von Abfällen und das Recycling langfristig sicherstellen | | |
| Stand 15. Oktober 2021 | | |
| Zielsetzung Die beiden in der Region tätigen Abfallbehandlungs- und Recyclingbetriebe Haldimann AG (Murten) und Bühmann Recycling AG (Münchenwiler, Kanton Bern) übernehmen eine wichtige Rolle in der Abfallbewirtschaftung des Seebezirks. Beide Unternehmen möchten ihren Betrieb erweitern, sehen sich aber mit erheblichen Problemen konfrontiert. Der Region will im Interesse der eigenen Entsorgungssicherheit insbesondere die im Regionalzentrum Murten ansässige Haldimann AG bzw. Kompostieranlage Seeland AG bei ihren planerischen Bemühungen zur räumlichen Sicherung eines langfristig geeigneten Standorts für die Kompostierung und Vergärung unterstützen. | | |
| Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | Bedeutung für die Regionalentwicklung <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Bau- und Raumplanungsamt, Amt für Umwelt sowie Amt für Wald und Natur) • Region • Betroffene Grundeigentümer • Haldimann AG; Kompostieranlage Seeland AG • Bühmann Recycling AG | Federführung <ul style="list-style-type: none"> • Private Unternehmungen | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden Galmiz unterstützt als Standortgemeinde der regionalen Kompostier- und Vergärungsanlage im Chablais die planerischen Anstrengungen der Kompostieranlage Seeland AG. Insbesondere berücksichtigt sie das Erweiterungsprojekt (bedingt eine Ausdehnung der bestehenden Spezialzone) in ihrer Ortsplanung. | | |
| Aufgabe(n) der Region Die Region unterstützt die planerischen Anstrengungen der Unternehmung zur Standortsicherung der Kompostier- und Vergärungsanlage auf kantonaler Ebene. | | |
| Aufgabe(n) des Kantons Die betroffenen kantonalen Amtsstellen bieten Hand zur aktiven Mitarbeit bei der Entwicklung einer planerischen Lösung, welche die Interessen der Entsorgungssicherheit und des Natur- und Landschaftsschutzes am Standort Chablais bestmöglich aufeinander abstimmt. | | |
| Aufgabe(n) anderer Akteure Die Kompostieranlage Seeland AG steuert als Promotorin und Projekträgerin den Planungsprozess. | | |
| Erwartetes Produkt Moderne, langfristig und nachhaltig ausgelegte Entsorgungsanlagen an raumplanerisch optimierten Standorten im Seebezirk | | |
| Realisierungshorizont Es handelt sich um eine permanente Aufgabe. | | |
| Finanzierung Grobkostenschätzung: Planung und Realisierung projektabhängig Kostenteiler (Annahme): Unternehmung 100% Bemerkungen: - | | |
| Abhängigkeiten Massnahme M2: Regionale Entwicklungsvorhaben auf der Achse Löwenberg - Sugiez - Ins mit Planung, Betrieb und Gestaltung der Moosstrasse abstimmen | | |

Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2020, Themen T413 und Projektblätter P0312 (zurückgezogen) und P0204
- Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 2.8, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Teil B (Erläuterungsbericht)

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wird nach 5 Jahren einem Controlling unterzogen. Die Erfolgskontrolle erfolgt im Rahmen dieser allgemeinen Bilanz.

| | | | |
|--|---|---|-------------------------------------|
| Umwelt | | E3 | |
| Massnahmenblatt | | | |
| Regionales Potenzial für den Ersatz fossiler durch erneuerbare Energien ausloten | | | |
| Stand | | | |
| 15. Oktober 2021 | | | |
| Zielsetzung | | | |
| Die Energiepolitik des Kantons zielt auf eine Reduktion des Energieverbrauchs und den Ersatz fossiler durch erneuerbare Energien. Der Kantonale Richtplan identifiziert den Standort "Collines de la Sonnaz" für die Windkraftentwicklung. Die Region will mit der Erarbeitung einer gesamtregionalen Analyse die energetische Transition unterstützen, um das Potenzial für die Gewinnung erneuerbarer Energien zu bestimmen. | | | |
| Stand der Koordination | | Bedeutung für die Regionalentwicklung | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung | | <input type="checkbox"/> gross <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> mässig | |
| Beteiligte Stellen | | Federführung | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kanton (insbesondere Amt für Energie) • Region • Regionsgemeinden | | Region | |
| Aufgabe(n) der Gemeinden | | | |
| Die Gemeinden unterstützen die Region bei der Erarbeitung der Potenzialanalyse, indem sie ihre Daten und Festlegungen aus den kommunalen Energieplanungen zur Verfügung stellen. | | | |
| Aufgabe(n) der Region | | | |
| Die Region erarbeitet während der kommenden Richtplanperiode eine gesamtregionale Analyse über das Potenzial zur Gewinnung erneuerbarer Energien. Sie berücksichtigt in ihrer Analyse die Planungsarbeiten des Windkraftstandortes "Collines de la Sonnaz". | | | |
| Aufgabe(n) des Kantons | | | |
| Der Kanton unterstützt die Erarbeitung der gesamtregionalen Analyse im Rahmen seiner Möglichkeiten. | | | |
| Erwartetes Produkt | | | |
| Übersicht über das in der Region vorhandene Potenzial zur Gewinnung erneuerbarer Energien; Handlungsempfehlungen im Hinblick auf die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse | | | |
| Realisierungshorizont | | | |
| Fristen | Aktionen | Verantwortliche | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2025 | Analyse des regionalen Produktionspotenzials für erneuerbare Energien | Region | <input type="checkbox"/> |
| Finanzierung | | | |
| Grobkostenschätzung: | Erarbeitung der Potenzialstudie: | CHF 100'000 | |
| Kostenteiler (Annahme): | Region | 100% | |
| Bemerkungen: | - | | |
| Abhängigkeiten | | | |
| Keine | | | |
| Grundlagen | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan 2020, Themen T120, T 121, T122, T123 und Projektblatt P0305 • Sachplan Energie, Kanton Freiburg, 2002 • Windkraftkonzept des Kantons Freiburg - Schlussbericht, 2008 • Bericht Nr. 160 vom 29. September 2009 des Staatsrats an den Grossen Rat zur Energieplanung des Kantons Freiburg (neue Energiestrategie) • Regionaler Richtplan See 2015; Grundlagendokumente D 2.5, D 3.1, D 3.2, D 4.3; Teil B (Erläuterungsbericht) • Kommunale Energieplanungen | | | |

Controlling

Die Erfolgskontrolle zur Umsetzung der Massnahme findet am Ende der Richtplanperiode statt.